MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS

INSPECTORIA FEDERAL DE NAVEGAÇÃO

RELATORIO

APRESENTADO AO

Exmo. Sr. Dr. Victor Konder

MINISTRO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS

PELO

Dr. Adelmar de Mello Franco

INSPECTOR FEDERAL

ANNO DE 1926

RIO DE JANEIRO

IMPRENSA NACIONAL

1930

Exmo. Sr. Ministro da Viação e Obras Publicas

Cumprindo o disposto no art. 9°, § 16, do Regulamento desta Inspectoria, approvado pelo decreto n. 14.050, de 5 de fevereiro de 1920, tenho a honra de apresentar a V. Ex. o relatorio dos serviços realizados por esta repartição, durante o anno de 1926.

Distinguido com a nomeação de Inspector Federal de Navegação, por decreto de 8 de abril do corrente anno, e tendo tomado posse e entrado em exercicio a 11 do mesmo mez, ainda não me sobra tempo para poder informar a V. Ex., com perfeito conhecimento, de todas as necessidades e alterações que porventura devam ser feitas no modo pelo qual esta Inspectoria vem desempenhando as importantes attribuições que lhe incumbem, de superintender e intensificar a navegação nacional, maritima e fluvial, bem como o trafego aereo, que vem sendo recentemente creado e cuja relevancia não é preciso encarecer.

Posso, entretanto, desde já affirmar a V. Ex., que a organização actual da Inspectoria e o orçamento de que dispõe não lhe permittem ter uma acção mais efficiente, como seria desejavel. no exercicio de suas attribuições, de modo que, algumas destas, aliás importantissimas, não têm podido ser cumpridas, em prejuizo do interesse collectivo e dos serviços de navegação.

Devo destacar entre os serviços a cargo desta Inspectoria que não têm podido ser realizados de modo completo, apezar do esforço e da bôa vontade do seu funccionalismo, os seguintes:

Art. 2°, § 2°, do Regulament[illegible] Collecionar e coordenar todos os elementos necessarios [illegible]ganização e estabelecimento do plano geral de navegação maritima, fluvial e aerea, e elaborar a respectiva carta, solicitando para esse fim o necessario auxi[illegible] das autoridades competentes;

[illegible]. 2°, § 5°: Fiscalizar o estabelecimento e exploração de est[illegible]os e officinas de construcção de navios ou aeronaves que go[illegible] ou venham a gosar de quaesquer favores do Governo [illegible]al.

Estas duas disposições, de importancia capital, não podem ser desempenhadas por falta de pessoal ou de verba para contractal-o, apezar de estar isto previsto no art. 8° do Regulamento da Inspectoria, approvado pelo decreto n. 14.050, de 5 de fevereiro de 1920. Entretanto, a primeira disposição acima citada tem por fim, não só promover o desenvolvimento da navegação, principalmente da parte referente á marinha mercante, evitando que se estabeleça entre as differentes emprezas nacionaes de navegação uma competição ruinosa, prejudicial portanto ao intercambio commercial de cargas e passageiros entre os portos maritimos ou fluviaes do paiz, como tambem distribuir entre elles uma tonelagem util proporcional á sua importancia.

Mas, deve-se, de preferencia, considerar que o § 2° do art. 2° do Regulamento desta Inspectoria abrange o estudo dos meios e providencias necessarios para que se tire o maximo aproveitamento da extensissima rêde fluvial brasileira, que constitue um complemento indispensavel do nosso systema ferroviario, problema este que ainda ultimamente foi posto em fóco na Camara dos Deputados, com a apresentação de um projecto tendo em vista a intensificação da navegação nos rios Paraná e Paraguay. E' aqui opportuno dizer que esse projecto não fez mais do que repetir um assumpto perfeitamente estudado nesta repartição e sobre o qual ella já se manifestou em varias occasiões, preconizando as mesmas providencias a que elle se refere.

As obrigações decorrentes do art. 2°, § 5°, do Regulamento da Inspectoria, abrangem, entre outras, a fiscalização do material importado com isenção de direitos aduaneiros para as differentes companhias, firmas ou sociedades que gosem desse favor, por força de seus contractos com o Governo.

Só no Rio de Janeiro, sem se levar em conta o resto do paiz, gosam desse favor as seguintes emprezas: Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro, Companhia Nacional de Navegação Costeira, Sociedade Anonyma Lloyd Nacional, Sociedade Pereira Carneiro & Comp. Ltda., Vicente dos Santos Caneco e Sociedade Anonyma Estaleiros Guanabara. Não haverá exagero em se avaliar em cerca de 10.000 contos a importancia em dinheiro representada por esse favor e resultaria, pois, immensamente proveitosa para o erario publico, qualquer medida tendente a armar esta Inspectoria de todos os elementos indispensaveis para que ella pudesse exercer a sua funcção fiscalizadora com a maxima efficiencia.

A todos os encargos que pesam sobre esta repartição, vieram agora se ajuntar os decorrentes da creação do trafego aereo, já

regulamentado pelo decreto n. 16.983, de 22 de julho de 1925, e cujas instrucções baixaram com a portaria de 6 de setembro do mesmo anno, de conformidade com o paragrapho unico do art. 95 daquelle decreto.

Pelos avisos ns. 691 G, de 26 de janeiro de 1927 e 197 G, de 9 de março de 1927, V. Ex. communicou a esta Inspectoria, para os devidos fins, ter sido concedida autorização especial, por prazo não excedente de um anno, á Companhia Condor Syndicat, com séde em Berlim, e á Compagnie Générale d'Entreprises Aeronautiques, Lignes Latécoère, sociedade franceza com séde em Paris, para estabelecerem, a titulo precario e de experiencia, o trafego aereo sobre o territorio brasileiro, de accôrdo com o disposto no art. 44 do regulamento approvado pelo decreto n. 16.983.

Posteriormente, o decreto n. 17.832, de 10 de junho de 1927, deu á Sociedade Anonyma Viação Aerea Rio Grandense a concessão para o serviço aereo entre diversas localidades do Estado do Rio Grande do Sul, cabendo pois a esta Inspectoria a superintendencia e fiscalização dos serviços a cargo das emprezas acima nomeadas, quer em virtude do art. 2° do seu Regulamento, approvado pelo decreto n. 14.050, de 5 de fevereiro de 1920, quer nos termos da clausula I das instrucções baixadas com a portaria já citada de 6 de outubro de 1925. Como a organização actual da Inspectoria, com o quadro de seu pessoal, data de 1922, tendo havido mesmo posteriormente, em 1925, suppressão de logares pela extincção de quatro fiscaes regionaes de 2ª classe e sete de 3ª, é indispensavel que se faça a sua reorganização prevista no art. 95 do decreto n. 16.983, tornando-se apta para cumprir vantajosamente as suas obrigações.

Essa reorganização poderá ser feita em moldes reduzidos e não importará em augmento de despesas, uma vez que obedeça ao disposto nos termos da clausula III, letra *c*, das instrucções baixadas com a portaria de 6 de outubro de 1925, que manda aproveitar para esse fim funccionarios de outras repartições subordinadas ao Ministerio da Viação e Obras Publicas.

Da ligeira exposição que venho fazendo a V. Ex. resulta nitida a necessidade de se dotar a Inspectoria dos meios que lhe facultem collocar-se no mesmo nivel em que se encontram as outras repartições publicas federaes que desempenham funcções analogas, especialmente a Inspectoria Federal das Estradas. Esta exerce sobre as estradas de ferro a mesma acção que aquella sobre as empresas de navegação; o patrimonio representado pelo apparelhamento das estradas é comparavel ao das nossas frotas

e estaleiros e as responsabilidades financeiras resultantes dos serviços de estradas de ferro subordinadas á primeira são representados, dentro da esphera de acção da segunda, pelas importancias a que attingem as isenções de direitos e demais favores concedidos ás emprezas de navegação e aos estaleiros.

Julgo não ser preciso accrescentar mais nada para que V. Ex. determine, em tempo opportuno, seja dada nova organização administrativa a esta Inspectoria e será então occasião de se sanar a situação de desigualdade em que se acham muitos dos seus funccionarios em relação aos seus collegas de outras repartições.

SERVIÇO DE CONSTRUCÇÃO DE ESTALEIROS, NAVIOS E AERONAVES

Cabe a esta Inspectoria, no regimen de fiscalização, nos termos do art. 3° do seu regulamento, verificar, na parte referente á construcção de estaleiros, navios e aeronaves:

§ 23. Si o material importado pelos concessionarios goza de qualquer favor do Governo e, no caso affirmativo, se representa a quantidade precisa para a execução das obras a que se destina, de accôrdo com os respectivos planos approvados.

§ 29. Si o material importado pelos concessionarios para a execução de uma determinada obra, e que tiver gozado ou deva de gozar de qualquer favor do Governo, é effectivamente applicada nessa obra.

§ 30. Si a construcção de estaleiros e officinas e de navios ou aeronaves obedece aos respectivos planos approvados.

O Governo, no intuito de auxiliar a industria nacional de construcção naval, continúa a dar-lhes premios e favores indirectos de isenção, como no caso dos estaleiros Guanabara e Vicente dos Santos Caneco & Comp.; além desses favores, contribue para os estaleiros da Companhia Nacional de Navegação Costeira, na ilha do Vianna, com o emprestimo de 50 % da quantia que for despendida em sua construcção, e isso por disposição de lei do Congresso.

Para a amortização desse emprestimo, a companhia construirá e concertará navios do Governo, com o abatimento de 24 % sobre os preços communs.

Nos estaleiros Guanabara e Vicente dos Santos Caneco & C. tambem foi concedido favor semelhante, com pequenas modificações.

Entretanto, apezar das disposições taxativas anteriormente citadas, bem como das contidas no art. 2°, §§ 5° e 6°, do seu regulamento, essas concessões para construcção de estaleiros têm sido dadas pelo Ministerio da Fazenda, á revelia desta repartição, que, por isso, não tem podido exercer sobre ellas a sua fiscalização le[illegible].

Particularmente em relação á fiscalização do material empregado na construcção dos estaleiros da ilha do Vianna, já foi decidido pelo Sr. Ministro da Viação competir a esta Inspectoria a expedição dos certificados necessarios á importação, com isenção de direitos, dos materiaes a elles destinados, conforme os avisos ns. 116 e 117, de 2

e 3 de novembro de 1925. Dessa prerogativa, porém, a Inspectoria não póde usar, porque ainda não foram enviados, do Ministerio da Fazenda, os elementos ha muitos pedidos, necessarios ao calculo da quantidade do material já empregado e do que porventura for preciso para o andamento das obras.

Por esse motivo, a expedição desses certificados continúa a ser feita illegalmente por um engenheiro designado pelo Ministerio da Fazenda, expressamente para esse fim.

E' urgente normalizar essa situação e, para isso, torna-se indispensavel que o Ministerio da Fazenda remetta ao da Viação, para conhecimento desta Inspectoria, o projecto, com os respectivos detalhes e especificações, das obras em andamento, com todos os dados precisos, para que possam ser criteriosamente cumpridas as disposições regulamentares já citadas.

Isso não impedirá que o Ministerio da Fazenda continue a manter o seu fiscal junto ás obras, não só para pagamento do auxilio contractual, como tambem para a medição dos trabalhos realizados em cada anno e a fixação de seu custo, de accôrdo com os orçamentos e preços unitarios estabelecidos.

Por ser esta uma questão de grande relevancia, remetterei opportunamente a V. Ex. uma exposição mais detalhada do seu andamento e do que cumpre ser feito para sua regularização.

ISENÇÃO DE DIREITOS ADUANEIROS PARA MATERIAL IMPORTADO PARA A NAVEGAÇÃO

Gozam desse favor as seguintes emprezas de navegação: Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro, Companhia Nacional de Navegação Costeira, Sociedade Pereira Carneiro & Comp., Limitada (Companhia Commercio e Navegação), Sociedade Anonyma Lloyd Nacional, Empreza Nacional de Navegação Hœpcke. Esta Inspectoria tem, como uma de suas principaes attribuições, a fiscalização de material importado com isenção de direitos pelas companhias ou emprezas acima nomeadas.

Para esse fim, esta repartição tem tomado as providencias que melhor acautelem o interesse da Fazenda Nacional, mas a deficiencia de meios e os embaraços encontrados são de tal monta que seria preferivel substituir esse favor por um auxilio directo em dinheiro ou qualquer outro, de mais facil apreciação.

Esse alvitre, aliás, já tem sido suggerido pelos meus antecessores. Entre as maiores difficuldades encontradas pela fiscalização, tem-se a obrigatoriedade de avaliar com precisão a quantidade de material necessario para o consumo durante um anno, como o prescreve o regulamento para as concessões de direitos aduaneiros, approvado pelo decreto n. 8.592, de 8 de março de 1911. Não se póde ter um criterio seguro para essa avaliação, tal a diversidade de artigos importados e as differenças do seu consumo, em cada anno.

Outro embaraço que não se póde remover facilmente é o de se poder acompanhar o emprego do material nas differentes obras para que é destinado, e que só se conseguiria com o augmento de pessoal.

Por todas essas razões, a fiscalização é deficiente e tem que se fundar, antes de tudo, na propria idoneidade das emprezas fiscalizadas. Peço, por isso, venia para lembrar a V. Ex. a conveniencia de ser augmentado o pessoal desta Inspectoria, encarregado da fiscalização, de mais um ou dois fiscaes, de preferencia technicos, e cujo pagamento poderia ser feito com quotas das proprias emprezas fiscalizadas.

Estou seguro que ellas concordariam com esse alvitre, que lhes facilitaria o andamento dos processos para expedição de attestados para concessão de isenção de direitos aduaneiros.

Parece-me que, com essa providencia, se conseguiria muito melhorar a situação actual, que não permitte acautelar devidamente o fisco, sendo mesmo, como já tive occasião de dizer, que ha algumas empresas, como Vicente dos Santos Caneco & Comp., e a Sociedade Anonyma Estaleiros Guanabara, gozando dos favores de isenção de direitos, sem serem, porém, fiscalizadas por esta Inspectoria.

NAVEGAÇÃO AEREA

Em paizes como o nosso, cuja vastidão e accidentes naturaes do territorio difficultam a rapida expansão de uma rêde rodo e ferroviaria, que congregue, como se faz mistér, com premencia cada vez maior, interesses regionaes, e incorpore á communidade grandes potencias de energias humanas e naturaes, que fortalecerão a resultante da nossa nacionalidade, levando-a a desempenhar no scenario mundial o papel preponderante que lhe está reservado, a viação aerea é, certamente, um dos meios mais efficazes para favorecer essa incorporação, que, de futuro, as estradas de ferro e de rodagem se encarregarão de completar.

Entretanto, a viação aerea no paiz, encarada como meio de communicação e do transporte real e efficaz, que contribua para a economia moral e material da Nação, está ainda hoje a exigir dos poderes publicos o empenho de despezas indispensaveis para sua creação e desenvolvimento.

As concessões outorgadas em 1918 e 1919, para o trafego nacional e internacional, resultaram inocuas, á mingua de favores, e os respectivos contractos já incorreram em caducidade.

A regulamentação do trafego aereo, objecto de projecto organizado no Ministerio em 1919, ficou desde essa epoca pendente de pronunciamento legislativo, até que o art. 19 da lei n. 4.911, de 12 de janeiro de 1925, permittiu a promulgação do Regulamento para os Serviços Civis de Navegação Aerea, expedido com o decreto n. 16.983, de 22 de julho do mesmo anno.

Esse regulamento, primeiro passo efficaz em beneficio da aeronautica civil, foi elaborado no Ministerio, depois de longo e acurado

estudo da legislação aerea internacional e dos paizes estrangeiros, e norteado pelos interesses da defesa nacional, como prescrevia a citada disposição lgislativa.

Contém elle disposições amplas e geraes, a serem completadas por instrucções expedidas pelos ministerios interessados, que poderão ser alteradas de accôrdo com as necessidades e conveniencias technicas e administrativas da aeronautica, que ainda se encontra em periodo de incessante evolução.

Habilita esse regulamento os poderes publicos a exercerem inteira e efficaz fiscalização e vigilancia sobre a viação aerea no paiz, prescrevendo normas relativas á soberania aerea nacional, ás aeronaves, aos aeronautas, ás organizações de terra, ao trafego aereo, ás concessões de navegação aerea, aos transportes aereos, aos prejuizos e responsabilidades dos conductores armadores e proprietarios das aronaves e ás penalidades correspondentes ás infracções dos seus dispositivos.

De conformidade com os arts. 28, 63 e 77 desse regulamento, foram elaborados no Ministerio as "Instrucções para os exames, cartas e licenças, matricula e mais providencias relativas aos aeronautas civis", approvadas pela portaria de 11 de novembro de 1926, e o "Regulamento de luzes e signaes", as "Regras geraes de circulação aerea", e as "Regras especiaes de circulação aerea sobre os aerodromos e suas vizinhanças", expedidas com a portaria de 12 do mesmo mez e anno, e, finalmente, as "Instrucções para a execução do Serviço postal aereo", que baixaram com a portaria de V. Ex. de 17 de março de 1927.

Estão em estudos, nesta Inspectoria, afim de serem submettidas á approvação de V. Ex., as instrucções sobre a matricula, vistorias, equipamento e tripulação das aeronaves, certificados de matricula e navigabilidade, marcas de nacionalidade e de matricula, e outras disposições referentes ás aeronaves, previstas no art. 19 do Regulamento, bem como as que terão de reger a installação, manutenção dos aerodromos e campos de pouso, na fórma do art. 42 do mesmo regulamento.

Na conformidade deste, e com o fundamento do citado art. 19 da lei n. 4.911, de 1925, foi celebrado com a Companhia Brasileira de Emprehendimentos Aeronauticos um contracto autorizando-a a explorar o trafego aereo no territorio nacional.

O respectivo termo, assignado em 13 de outubro de 1925, em virtude do decreto n. 17.055, do mesmo mez e anno, contém clausulas que são a reproducção de disposições do regulamento citado e outras que são adaptação de prescripções contractuaes vigentes nas concessões de navegação maritima e fluvial.

O serviço contractual comprehende a realização de viagens para o transporte de passageiros, cargas, encommendas e malas postaes, entre Recife e Pelotas, com escalas intermediarias por Macció, S. Salvador, Caravellas, Victoria, Rio de Janeiro, Santos, Paranaguá, Florianopolis e Porto Alegre, podendo ser, ulteriormente, estendidas até Natal, Fernando de Noronha e Rochedos de S. Paulo.

Obrigou-se a Companhia a effectuar uma viagem semanal na referida linha, com a faculdade de outras em caracter extraordinario, mas sujeitas ao mesmo regimen das anteriores, com observancia de

horarios e tarifas approvadas pelo Governo e executadas com aeronaves préviamente submettidas á acceitação deste; e, além de outros onus, a construcção de aerodromos nos pontos de escalas da linha, bem como dos campos de pouso necessarios, ao longo do trajecto entre dois aerodromos, com as suas installações, excepto as que cabem ao Governo Federal, tudo de conformidade com a situação, dimensões e caracteristicas definidas em planos préviamente approvados pelo Ministerio da Viação.

Em contra-prestação, foi concedida á Companhia, com fundamento no art. 19 da lei n. 4.911, de 12 de janeiro, de 1925, a preferencia, limitada a 1.200 kilos por semana, nos extremos da linha, para o transporte de correspondencia postal encaminhada por via aerea, além de outros favores menores, facultados pelo Regulamento da navegação aerea ou constantes dos contractos vigentes de navegação maritima e fluvial.

A esse contracto, entretanto, recusou registro o Tribunal de Contas, por dois fundamentos; pedida por duas vezes a reconsideração do seu acto, manteve esse instituto a recusa, mas sob outros fundamentos.

Por aviso n. 69 G, de 26 de janeiro do corrente anno, foi concedida á Condor Syndikat, com séde em Berlim, representada no Brasil pela firma Herm Stoltz & Comp., a autorização especial, prevista no art. 44 do Regulamento para os Serviços Civis de Navegação Aerea, por prazo não excedente de um anno e a contar daquella data, para estabelecer, a titulo precario e de experiencia, o trafego aereo por meio de hydro-aviões, entre o Rio de Janeiro e a cidade do Rio Grande, com escalas em Santos, Paranaguá, S. Francisco e Florianopolis; entre a cidade do Rio Grande e Porto Alegre, com escala em Pelotas; e entre a cidade do Rio Grande e Santa Victoria do Palmar, podendo estender esta linha até Montevidéo, caso tivesse autorização do Governo do Uruguay para esse fim.

Em troca dessa autorização, ficou a Condor Syndikat obrigada a transportar em cada viagem dois technicos indicados pelo Ministerio, e a observar todas as disposições do citado regulamento, ficando assegurado ao Governo, de accôrdo com o art. 67 deste, o direito de cassar a mesma autorização, si assim o exigir a ordem publica ou a segurança nacional.

Identica autorização, e sob as mesmas condições, foi dada por Aviso n. 197 G, de 9 de março ultimo, á Compagnie Générale d'Entréprises Aéronautiques, Lignes Aériennes Latécoère", para explorar o trafego aereo sobre o territorio brasileiro, de Fernando Noronha a Recife, e desta cidade á de Santa Victoria do Palmar, com pousos em Maceió, Bahia, Caravellas, Victoria, Rio de Janeiro, Santos, Paranaguá, Florianopolis, Porto Alegre e Pelotas.

No uso da autorização que lhe foi conferida, a Condor Syndicat tem effectuado diversos vôos de experiencia, com os hydro-aviões *Atlantico* e *Ypiranga*, este, "Dornier", typo "Wall", e aquelle, "Junker", typo "G-34" e está aguardando a chegada de outros apparelhos para estabelecer o trafego regular entre Rio e Rio Grande, e iniciar os vôos de ensaio para portos do Norte até Recife.

De conformidade com os seus objectivos, já conseguiu a Condor Syndicat promover a incorporação de uma companhia nacional de navegação aerea, a sociedade anonyma Empreza de Viação Aerea Rio

Grandense, da qual já foram approvados os estatutos e realizada a maior parte do capital subscripto, angariado no Estado do Rio Grande. A essa nova empreza concedeu o Governo, pelo decreto n. 17.832, de 10 de junho do corrente anno, a necessaria permissão para estabelecer o trafego aereo commercial no litoral do Estado de Santa Catharina e em todo o territorio do Estado do Rio Grande do Sul, podendo estender suas linhas até a cidade de Montevidéo, caso o Governo da Republica Oriental o permitta. Essa concessão foi outorgada sem monopolio ou privilegio de especie alguma, nem onus para a União, e com observancia das condições estabelecidas no Regulamento para os Serviços Civis de Navegação Aerea, e demais disposições já existentes ou que vierem a existir, referentes ao assumpto. Foi ella, aliás, a consequencia natural do exito obtido pelo trafego aereo executado sobre a Lagôa dos Patos, entre Porto Alegre e Rio Grande, ao qual o publico assegurou o seu indispensavel concurso, com a acceitação franca desse novo e rapido meio de transporte.

E' de esperar que igual exito obtenha a Condor Syndicat, na tentativa, em que agora se empenha, de formar outra companhia nacional, que se encarregue do trafego aereo nas linhas do Rio Grande e de Rio a Recife.

Por seu lado, a companhia Latécoère prosegue no preparo das organizações de terra necessarias, no Brasil, ao estabelecimento da linha aerea internacional Toulose-Buenos Aires, com ramificações ulteriores para Belém do Pará, Guyana, Antilhas, America Central e America do Norte, e tambem para Santiago e Valparaiso, emprehendimento que, segundo informações recentes, o Governo francez subvencionará com 6.250.000 francos, no exercicio de 1927, e 39.000.000 de francos, no exercicio de 1928 e subsequentes, na razão de seis francos por kilometro de percurso dos aviões e de doze francos por kilometro percorrido pelos hydro-aviões.

O requerimento em que a Companhia pleitea a indispensavel concessão está em estudos nesta Inspectoria.

E é assás de encarecer, como representando condição essencial para a creação e desenvolvimento da navegação aerea no paiz, o estabelecimento das organizações de terra, de que cogita espcialmnte o Regulamento para os Serviços Civis de Navegação Aerea e que comprehendem os aerodromos, os campos de pouso, as estações radiotelegraphicas e meteorólogicas, o balisamento e a illuminação das rotas aereas e outras installações, que os recursos disponiveis do Governo não permittiram até hoje promover.

São estas organizações de terra, neste momento, o unico factor indispensavel ao exito e á segurança da aeronautica nacional.

Oxalá, possam os poderes publicos, em breve, como prevê o referido regulamento, organizar o plano geral da viação aerea no paiz, estabelecendo as necessarias organizações de terra e determinando as linhas cujo trafego convenha aos interesses geraes, com o advento da politica aerea, em que porfiam actualmente, com progressivo afinco, as nações mais adiantadas do mundo.

MARINHA MERCANTE NACIONAL

O primeiro recenseamento dos navios da marinha mercante nacional, procedido nesta Inspectoria em 1921, e os que, a seguir, foram concluidos em 1922 e 1923 — serviço depois suspenso, por motivos que não vêm ao caso referir — accusaram os seguintes resultados, referentes a embarcações de tonelagem bruta superior a 20:

ESPECIE	1921			1922			1923		
	NUMERO	Tonelagem		NUMERO	Tonelagem		NUMERO	Tonelagem	
		Bruta	Liquida		Bruta	Liquida		Bruta	Liquida
A vapor....	752	536.431	325.355	811	535.261	322.765	769	507.701	304.710
A vela	608	63.000	49.921	608	63.000	49 921	735	68.604	58.528
Auxiliares....	935	136.319	89.914	1.026	149.913	101.442	1.302	185.305	135 957
Totaes..........	2.295	736.750	465.190	2 444	747.174	474 123	2.806	761.700	496.195

Desses totaes, pertenciam a companhias ou emprezas de navegação fiscalizadas pela Inspectoria:

A vapor............	245	351.137	217.235	242	337.039	208.746	676	479 116	304.028

Embora exercendo a sua acção, como se vê, sobre grande parte da marinha mercante nacional, constituida por navios a vapor de grande porte, desconhece totalmente a Inspectoria a actividade de grande numero de embarcações, empregadas na navegação fluvial e de pequena cabotagem, quasi todas, e pertencentes a companhias, emprezas ou armadores não subvencionados, nem favorecidos pelo Governo.

Seria de incontestavel utilidade que uma legislação adequada, em troca de certos favores pouco onerosos, submettesse á acção da Inspectoria esse remanescente da marinha mercante nacional, cuja funcção é a de collector de passageiros e cargas para os grandes portos maritimos e fluviaes. Colher-se-ia, assim, como vantagem muito apreciavel, a possibilidade de organizar o recenseamento completo dessas embarcações e a estatistica do seu movimento de trafego, aquelle deficiente e esta ainda não obtida, até agora.

Os favores que o Governo dispensa á marinha mercante nacional, distribuidos pelas emprezas e companhias fiscalizadas, são de tres especies: subvenções, isenções de direitos aduaneiros para material importado e destinado ao serviço, e facilidades e reducções de impostos de que beneficiam os navios que gosam das chamadas vantagens e regalias de paquete.

Os contractos de navegação, em troca de taes favores, exigem, conforme o caso e o vulto que elles assumem, a regularidade das viagens, com observancia de horarios; typo de material fluctuante adequado; cobrança de passagens e fretes segundo tabellas approvadas; installações relativas ao passadio, conforto e segurança dos passageiros e bom acondicionamento e conservação das cargas; faculdade de fretamento ou requisição dos navios pelo Governo; pagamento de quotas de fiscalização; transportes gratuitos ou com abatimento nos preços, para passageiros e cargas á conta da União, etc.

NAVEGAÇÃO MARITIMA

O trafego maritimo executado pelos navios da marinha mercante nacional comprehende, actualmente, linhas de longo curso, para portos europeus (Hamburgo, Antuerpia, Rotterdam, Havre e Lisbôa, e portos carvoeiros da Inglaterra), para portos americanos (New York, Nova Orleans e portos carvoeiros da America do Norte) e para portos platinos (Montevidéo, Buenos Aires, Rosario e Bahia Blanca); linhas de grande cabotagem, ao longo da costa, umas constituindo envoltorios do littoral, como as do Lloyd Brasileiro e da Companhia Costeira, entre Belém e Rio Grande; outras, partindo do Rio e Santos para os portos do Norte, até Belém, prolongadas, Amazonas acima, até Manáos, e para os portos do Sul, até Rio Grande, estendidas, pela Lagôa dos Patos, até Porto Alegre; outras, de menor amplitude, como as da Empreza Hoepcke, que irradiam de Florianopolis, e as da Companhia do Maranhão, cujo porto inicial é S. Luiz; afinal, as linhas interiores, das Lagôas dos Patos e Mirim.

Da navegação de longo curso só se occupa actualmente o Lloyd Brasileiro, com as linhas de passageiros Santos-Hamburgo e Belém-Montevidéo, e as de cargueiros para os emporios de café, na Europa e na America, e portos carvoeiros inglezes e americanos.

São linhas que contribuem para prestigiar o nosso paiz no estrangeiro, mercê da melhor das propagandas, a que se funda na presença do nosso pavilhão no trafego maritimo internacional.

O café, o assucar e outros generos principaes da nossa exportação, e a importação do carvão, do trigo e de outros artigos, contribuem fortemente para a sua manutenção, como convém aos interesses do paiz. E para pôl-as em melhores condições de prosperidade, e intensificar o nosso trafego maritimo de longo curso, seria bastante que uma legislação adequada beneficiasse com reducção de impostos a exportação dos nossos productos e a importação daquelles que ainda nos são indispensaveis, quando transportados, uns e outros, por navios nacionaes.

Executam a navegação de cabotagem os navios do Lloyd Brasileiro, da Companhia Costeira, da Companhia Commercio e Navegação, do Lloyd Nacional, da Companhia S. João da Barra e Campos, da Empreza Mutzembecker, da Empreza Hoepcke e da Companhia do Maranhão. São linhas principaes dessa navegação as de passageiros

de Belém-Rio Grande, Rio a Belém e Rio a Porto Alegre, a primeira e a ultima trafegadas pelos vapores do Lloyd Brasileiro e da Companhia Costeira.

Além dessas, outras existem de menor percurso, em serviço de passageiros, e varias destinadas ao transporte de cargas, normal ou accrescido nas épocas de safra dos principaes generos de producção nacional, e orientadas segundo as necessidades do commercio, da industria e da lavoura.

Consideradas em conjuncto, bastam as linhas actuaes de cabotagem ás necessidades de transporte do paiz. Cumpre, porém, que seja aproveitada a tonelagem disponivel dos navios, com o maximo do rendimento, evitando-se a dispersão de esforços que representa a execução de viagens parallelas, iniciadas ás vezes no mesmo porto e no mesmo dia, o que, sobre não consultar o interesse publico, redunda em prejuizo das companhias, pela concurrencia desnecessaria que entre si fazem.

Exemplo dessa anomalia, entre outros que poderiam ser citados, é o facto, diversas vezes repetido, de sahirem no mesmo dia, para Belém ou Porto Alegre, vapores de passageiros do Lloyd e da Costeira.

Como a ultima já está obrigada á observancia de um horario approvado pelo Governo, cumpre ao Lloyd remover o inconveniente, e esta Inspectoria procurará resolver o assumpto, de um modo geral, promovendo um entendimento entre as diversas companhias, no sentido de propôr ao Governo um plano de distribuição racional e equitativa dos navios em serviço nas linhas de cabotagem.

A navegação interior das companhias fiscalizadas é representada apenas pelo trafego que mantém o Lloyd Brasileiro, na Lagôa Mirim, Rio Grande e Santa Victoria do Palmar, e pela Companhia Costeira, na Lagôa dos Patos, por necessidade de "allivio" dos seus navios que partem ou demandam Porto Alegre, com transbordo em Rio Grande, para diminuir-lhes o calado, permittindo o seu trajecto pelos canáes interiores da Lagôa.

NAVEGAÇÃO FLUVIAL

Sobre o que existe actualmente em materia de navegação fluvial subvencionada ou favorecida pelo Governo, e em relação ás necessidades presentes ou futuras desse meio de transporte, que no Brasil assume grande importancia, tendo em conta as enormes bacias hydrographicas do paiz, encontrará V. Ex., a seguir, alguns ligeiros esclarecimentos, que serão completados com as informações constantes dos capitulos deste relatorio que se occupam das diversas companhias e emprezas de navegação fluvial fiscalizadas pela Inspectoria.

Amazonas e tributarios — A bacia do Amazonas, em territorio brasileiro, representa uma área de 3.800.000 kilometros quadrados, isto é, mais de dois quintos da superficie do Brasil.

Basta esta relação, para focalizar a importancia que terá de desempenhar, no futuro, a navegação fluvial de tão vasta zona, cuja rêde de communicações, irresistivelmente, a propria natureza projectou.

Exonerada a União, em consequencia de despender em seu favor as quantiosas sommas que tem investido em emprehendimentos ferroviarios no resto do paiz, não lhe cabe, entretanto, descurar do aproveitamento de tão magnificas estradas fluviaes, antes o dever de valorizal-as pela utilização efficaz, como pedem e merecem quantos mourejam nas longinquas regiões por ellas servidas, em prol da grandeza do Brasil.

Medido pelas consignações que figuram no Orçamento da Viação para o exercicio de 1926, o auxilio da União se eleva, apenas, a 2.430:000$, somma repartida em subvenções á navegação do Amazonas e seus tributarios, Alto e Baixo Tapajóz, Madeira, Purús, Acre, Negro, Juruá e Autaz-assú, e ás linhas de Soure e Cachoeira, Oyapock e Pirabas.

E', em verdade, escassa a quota dos tributos nacionaes attribuida á Amazonia, e não está em proporção com a rêde de communicações cuja exploração visa amparar.

Muitos outros rios, como o Xingú, o Jary, o Parú, o Branco e o Japurá, não dispõem ainda de trafego regular, que possa proporcionar ás zonas que atravessam as vantagens de um horario de viagens e de uma tarifa de fretes, factores efficientes e indispensaveis de desenvolvimento economico, com assegurarem ás populações tributarias a possibilidade de progredirem, com a garantia do escoamento da sua producção, a prazo e a custo certos, e a facilidade do seu abastecimento das utilidades indispensaveis á sua subsistencia.

Não é que faltem totalmente os meios de transporte para as regiões servidas por aquelles rios. A numerosa flotilha fluvial do Amazonas — fructo do periodo aureo da borracha, que se sitúa, mais ou menos, em 1910, quando os seringueiros e os aproveitadores da opportunidade de negocios fructuosos os adquiriram, aquelles para transporte da sua producção e estes para levarem, rio acima, aos pequenos proprietarios de seringaes os "aviamentos" obtidos em Belém e Manáos, que trocavam, por altos preços, pela borracha, a preço vil — basta para assegurar as necessidades da navegação.

Mas, armados para as viagens, não servem ao interesse publico. Ainda hoje, visam o mesmo objectivo: o chamado "commercio de ciganagem". Quando não o exercem, são tão irregulares e incertas as viagens e tão exorbitantes os fretes impostos aos productores marginaes, que melhor fôra a estes produzir apenas para a sua subsistencia, pois minguada afinal é a parte que lhes fica do producto do seu trabalho.

Regiões existem em que a navegação constitue um privilegio de facto, sobre ella imperando a vontade soberana dos grandes latifundiarios, que se erigem em suzeranos dos rios que cortam as suas propriedades. Exemplo, o Xingú, o Parú e o Jamary. Neste, certa vez, foi necessaria a intervenção da força publica para que um

navio da maior empreza de navegação do Amazonas pudesse trafegar, tal o embargo armado que lhe oppuzeram.

São factos que, alinhados com muitos outros, justificam, da parte do Governo, uma remodelação do serviço de navegação contractual da Amazonia, no sentido de crear novas linhas e augmentar as viagens de outras já existentes, mediante uma subvenção mais compativel com os vultosos interesses que a União deve zelar, em tão grande área do territorio nacional.

O que não é possivel é a persistencia da situação anomala actual, que urge ser removida: a vigencia, a titulo precario, de um contracto que só beneficiou uma das partes, a Companhia que o detem, e descurou do interesse publico, áquella assegurando maior subvenção do que quando no regimen do pacto formal, e supprimindo, em desfavor deste ultimo, as clausulas onerosas que o beneficiavam. Só mesmo a calamidade que representa a paralyzação do trafego contractual do Amazonas poderia determinar esta situação anormal. Cinco annos decorridos, porém, desde que se implantou, já bastam para justificar a urgencia da sua remoção.

E, para tanto, é preciso modificar, instituindo-a em novos moldes, a autorização legislativa que se contém, com um programma de navegação inexequivel, em face das dotações que lhe são attribuidas, a titulo de subvenção, na lei n. 4.679, de 24 de janeiro de 1923.

Tocantins e Araguaya — Era, de longa data, concessionaria do contracto dessa navegação a Companhia das Estradas de Ferro Norte do Brasil, cuja ultima concessão foi dada por termo de 14 de dezembro de 1916, celebrado em virtude do decreto n. 12.248, de 1 de novembro do mesmo anno.

O serviço contractual, que era subvencionado com 150:000$, reduzida essa subvenção, na vigencia do contracto, a 30:000$, porque em trafego apenas a linha do Baixo Tocantins, comprehendia as linhas de Belém e Cametá e de Cametá a Patos, no Baixo Tocantins; de Praia da Rainha a Imperatriz, de Imperatriz á povoação de Sant'Anna, de Sant'Anna á cachoeira de Funil de Baixo e de Todos os Santos a Porto Nacional ou Palma, no alto Tocantins; de São João do Araguaya á Cachoeira Grande e de Santa Maria a Leopoldina ou Itacayú, no rio Araguaya; finalmente, a linha do rio das Mortes, da confluencia desse rio com o Araguaya até ao ponto que as condições de navegabilidade permittissem attingir.

Por decreto n. 14.369, de 21 de setembro de 1920, foi declarada caduca essa concessão, que comprehendia tambem a construcção e exploração da Estrada de Ferro do Tocantins.

Organizado, em 1922, um edital de concurrencia para o serviço de navegação do Tocantins, não chegou ella a effectuar-se. Posto em concurrencia, em 1923, conjunctamente com as linhas de navegação do Amazonas e tributarios, não houve para elle licitantes.

Está, assim, interrompido o trafego contractual do Baixo Tocantins, e continúa regularmente a navegação do Alto Tocantins, do Araguaya e do rio das Mortes, que servem a importantes regiões, e cumpre obviar essa situação.

E' o que visa, aliás, uma emenda recentemente apresentada

ao Orçamento da Viação para 1928, consignando a verba de 300:000$ para subvencionar, a partir daquelle anno, de accôrdo com a lei n. 4.944, de 16 de agosto de 1925, a navegação dos rios Tocantins, Araguaya e das Mortes, no Estado de Goyaz, até a cidade de Baião, no Estado do Pará, pelo prazo maximo de 20 annos.

Itapecurú, Mearim, Pindaré e Munim. — Esses rios, e mais o Gurupy, o Tury-Assú e o Parnahyba e seu affluente Balsas, constituem uma magnifica rêde fluvial, representando linhas de penetração utilissimas ao desenvolvimento economico do Estado do Maranhão.

E' a conclusão que, de prompto, se impõe ao simples golpe de vista sobre a carta do Estado.

Infelizmente, só os quatro primeiros, e mais o Parnahyba e o Balsas, offerecem actualmente possibilidade de trafego regular por embarcações a vapor de certo porte. Os outros, pelo seu regimen de aguas escasso, só podem por emquanto ser utilizados mediante pequenas lanchas, conduzindo embarcações de carga a reboque.

Mas, já presentemente se desenha promissora a navegação fluvial do Maranhão, que ha de constituir futuramente a rêde basica das communicações do Estado.

O Governo da União contractou o serviço regular, com os beneficios de grande repercussão economica, do horario de viagens e da fixação das tarifas de transporte. A concessão, actualmente explorada pela Empreza Lloyd Maranhense e abrangendo os rios Itapecurú, Mearim, Pindaré e Munim, na base da subvenção annual de 100:000$, é o marco inicial que ha de fecundar as iniciativas futuras no sentido do aproveitamento total da rêde fluvial maranhense.

Indispensavel é, entretanto, que parallelamente sejam realizadas as obras de desobstrucção e rectificação que se tornam indispensaveis, para abrir ao trafego commercial as grandes possibilidades que essa rêde encerra, pelas suas proprias condições geographicas.

Parnahyba e affluentes — A navegação do Baixo Parnahyba entre Parnahyba e Floriano esteve a cargo da Companhia de Navegação a Vapor do Parnahyba até 1922, qundo terminou o prazo da primitiva concessão, dada por termo de contracto de 22 de novembro de 1907, lavrado em virtude do decreto n. 6.688, de 17 de outubro do mesmo anno, e prorogado pelo decreto n. 9.156, de 29 de novembro do 1911, e termo respectivo de 3 de outubro de 1912.

O serviço contractual, que era subvencionado com 120:000$ annuaes, comprehendia as linhas do Norte, entre Therezina e Parnahyba, com quatro viagens mensaes; do Sul, entre Therezina e Floriano, com duas viagens mensaes; e a de Parnahyba a Tutoya, com oito viagens mensaes, no maximo, realizadas em correspondencia com as dos vapores costeiros, neste ultimo porto.

Executado com regularidade desde 1919, em consequencia das difficuldades financeiras da Companhia, aggravou-se essa situação nos annos subsequentes, até que, em 1922, foi o trafego totalmente interrompido, e occorreu, em 26 de novembro, o termino do prazo contractual.

Consignada nas leis da despesa dos exercicios de 1922 e 1923 a

necessaria autorização para a abertura de concurrencia publica para a adjudicação contractual desse serviço de navegação, foi organizado por esta Inspectoria, com fundamento no art. 97, n. LIII, da lei n. 4.632, de 6 de janeiro de 1923, o respectivo edital, com um programma de navegação mais amplo do que o do contracto que anteriormente vigorára, e mediante a subvenção annual de réis 300:000$000.

Publicado esse edital, e encerrada a concurrencia em 9 de junho do mesmo anno, não appareceram licitantes.

A navegação do Alto Parnahyba, e do rio das Balsas por sua vez, esteve durante 15 annos a cargo da Empreza Fluvial Piauhyense, por força do contracto de 14 de setembro de 1912, lavrado em virtude do decreto n. 9.681, de 24 de julho do mesmo anno, e renovado por termo de 20 de maio de 1920, autorizado pelo decreto n. 14.069, de 19 de fevereiro desse anno.

Expirado o prazo contractual em 30 de julho de 1925, e prorogado o regimen do contracto a titulo precario, até 31 de dezembro do anno passado, cessou nessa data a execução da navegação do Alto Parnahyba, que comprehendia as linhas de Urussuhy, a Floriano, Urussuhy a Victoria e Urussuhy a Santo Antonio do Balsas, respectivamente servidas com 24, 18 e 12 viagens annuaes, a que correspondia a subvenção de 75:000$ por anno.

Não existe, pois, neste momento, navegação contractual no rio Parnahyba, isto é, desappareceram totalmente as vantagens proporcionadas á região pela execução de viagens de horario prefixado e pela acção reguladora que sobre os fretes de transporte exerciam as tarifas approvadas pelo Governo. A navegação está entregue aos particulares, que a executam segundo os seus interesses.

A importancia da navegação contractual do rio Parnahyba e dos seus affluentes Balsas e Gurgueia, essencial á vida economica dos Estados do Piauhy e do Maranhão, especialmente daquelle, que não dispõe de outros meios de communicação, constitúe um problema que urge ser resolvido; e ao Governo cumpre pleitear do Congresso Nacional a necessaria autorização para pôl-a em concurrencia publica mediante subvenção razoavel e de accôrdo com as bases que forem estabelecidas por esta Inspectoria, consultando os interesses em jogo.

Medida tambem indispensavel é a desobstrucção do rio, especialmente nas proximidades da sua fóz, no chamado "razio" da Maria Pequena, afim de que livre e franca seja a sua navegação na época da estiagem. Sem esse melhoramento, em breve o rio Parnahyba ficará fechado á navegação por embarcações de certo porte, pois que, já na época da vigencia do contracto da Companhia de Navegação a Vapor no Rio Parnahyba, isto é, de 1910 a 1920, os vapores dessa Companhia, que calavam 0^{m},60, no maximo, tinham varias vezes de ser arrastados, sobre o leito do rio, por meio de espias fixadas ás margens, o que, sobre retardar as viagens, contribuia para deteriorar o material fluctuante, assim constantemente sujeito a reparos.

S. Francisco e affluentes — Interessando a vida economica de cinco Estados da União, o rio S. Francisco, e seus grandes affluentes

navegaveis, assume um papel de capital importancia no conjuncto da rêde de transportes do paiz.

Objecto de concessões do Governo Federal, ha longos annos, a navegação desse rio se encontra actualmente em phase promissora.

A do Baixo S. Francisco, no trecho entre Penedo e Piranhas, na extensão de 190 kilometros, foi ultimamente dotada de novo navio, especialmente construido para esse fim na Inglaterra; a flotilha disponivel se eleva hoje a tres unidades, das quaes duas em trafego effectivo.

O alto S. Francisco, entre Bôa Vista, no Estado de Pernambuco, e Pirapóra, no Estado de Minas, longo trajecto fluvial, francamente navegavel, de 1.518 kilometros, bem como seus affluentes Grande, Corrente, Preto, Carinhanha e Paracatú, que representam mais cerca de 1.000 kilometros de vias fluviaes já actualmente exploradas, está merecendo dos Governos da Bahia e de Minas o interesse que decorre do papel que desempenha, cortando uma região em verdade fertilissima e de grandes possibilidades futuras.

Dizem-no expressivamente os ultimos factos.

O Estado da Bahia transferiu a novo arrendatario a exploração do contracto que tem com o Governo da União, para a navegação subvencionada do rio, entre Bôa Vista e Pirapóra, á jusante e á montante do Joazeiro, e dos seus affluentes Grande, Corrente e Preto, até Barreiras, S. Marcello e Santa Maria da Victoria, respectivamente.

A nova administração do serviço desde logo curou do material fluctuante, que constituia, de facto, por obsoleto e imprestavel, o maior obice ao desenvolvimento do trafego. Duas novas unidades para passageiros já estão em serviço; duas outras, um navio de passageiros e outro de carga, se encontram actualmente em montagem, e em breve começarão a trafegar.

De sua parte, o Governo de Minas, ao qual foi transferida, por termo de contracto com o Governo da União, a concessão dada em 1918, pelo Commissario de Alimentação Publica, ao engenheiro Octavio Barbosa Carneiro, o que hoje emprehende o serviço de navegação entre Pirapora e Joazeiro e Pirapora e Manga ou Carinhanha, tambem se empenha actualmente em dotal-o do material fluctuante que lhe é indispensavel. Já está em trafego um dos dois novos vapores, construidos em estaleiros allemães, e em breve outra unidade, construida na Inglaterra, reforçará a flotilha fluvial. Por outro lado, adquiriu o material fluctuante que era empregado no rio Paracatú, e com elle pretende intensificar o trafego nesse rio.

Mas é indispensavel coadjuvar essas fecundas iniciativas com os trabalhos de melhoramento do leito do rio, de molde a desobstruil-o nos trechos que embaraçam a navegação, especialmente na época da estiagem; entre outros, os que se entendem nas proximidades da cachoeira do Sobradinho e em Pedras da Maria da Cruz.

Recentemente, foi por V. Ex. approvado o novo regime tarifario da navegação do S. Francisco, organizado pelo systema em vigor na Contadoria Central das Estradas de Ferro.

Esse novo regime, que vigorará nos serviços contractuaes a cargo dos Governos de Minas e da Bahia, vae proporcionar á navegação do S. Francisco novas possibilidades com o estabelecimento, pratico

e efficiente, do trafego mutuo com a Estrada de Ferro Central do Brasil em Pirapora. O complemento natural de tão patriotica medida será o trafego mutuo com a Estrada de Ferro Este Brasileiro, em Joazeiro.

Itajahy — A navegação nesse rio, anteriormente executada pela Companhia de Navegação a Vapor Itajahy-Blumenau, é hoje explorada pela Estrada de Ferro Santa Catharina, entre cidades de Itajahy e Blumenau, na extensão de 65 kilometros.

E' um serviço que completa provisoriamente, o da Estrada em questão, cujos trilhos se estendem, hoje desde Hansa até Blumenau, e attingirão futuramente o porto de Itajahy.

Rio Paraná — A navegação do rio Paraná está actualmente adstricta ao trecho que limita os Estados de S. Paulo, Paraná e Matto Grosso; mais precisamete, entre Jupiá, á Jusante do salto de Urubúpungá, e ponto a que chegavam, antes, os trilhos da Estrada de Ferro Noroéste do Brasil, hoje ligada á margem opposta, no Estado de Matto Grosso, pela ponte Francisco Sá, e porto Guayra, á montante do Salto das Sete Quédas.

Existe ainda o trafego regular nos seus affluentes e sub-affluentes da margem direita, o Pardo, o Ivinhema, o Amambahy e o Brilhante, situados no Estado de Matto Grosso.

O serviço está a cargo da Companhia de Viação S. Paulo-Matto Grosso, que explora ainda diversas concessões de terras naquelle Estado.

E', porém, escassamente auxiliado pelo Governo, mediante contracto celebrado com a Companhia.

Não subvencionada, e favorecida, apenas, com a isenção de direitos aduaneiros, para o material importado, faculdade de tão pequena valia, no caso, que della até hoje não se utilizou a contractante, não póde esse serviço, em taes condições, desenvolver-se e melhorar, estimulando o progresso da região a que serve.

Apesar de estar em ligação com as estradas de ferro Noroéste e Sorocabana, em Jupiá e em Presidente Epitacio, faltam ainda a essa navegação as condições de vitalidade necessarias, que só serão obtidas com a concessão de uma subvenção razoavel, que permitta a ampliação e melhoria do material fluctuante, hoje escasso e sem conforto, e, principalmente, com a sua ligação do trecho navegavel á jusante do Salto das Sete Quedas, até a Fóz do Iguassú, ao longo da linha divisoria com a Republica do Paraguay.

Nesse trecho, não ha actualmente senão navegação sob pavilhão estrangeiro, mesmo na margem brasileira.

A situação vexatoria em que nos encontramos nessa região, de tão vital importancia para o paiz, é a descripta nas linhas adiante.

Feita a ligação da navegação do Alto Paraná com a do trecho em questão, mediante uma estrada de ferro ou de rodagem que elimine a solução de continuidade creada pelo Salto das Sete Quedas, seria aquella navegação beneficiada com possibilidades novas e a zona fronteira do Paraná emergiria da deploravel situação em que hoje se encontra.

Paraguay — O serviço de navegação do rio Paraguay, entre Montevidéo e Corumbá e entre Corumbá e Cuyabá foi, por muitos annos, executado satisfactoriamente pelo Lloyd Brasileiro, com material fluctuante adequado e relativamente abundante, do qual cumpre destacar os vapores dos typos *Almirante Jaceguay* e *Caceres* e as chatas de

cargas do typo *Bororós*, planejadas e construidas na administração Buarque de Macedo.

De pouco em pouco, porém, foi sendo este serviço descurado; e, em 1919, contractou o Lloyd Brasileiro com a Companhia Minas e Viação de Matto Grosso o arrendamento do seu material fluctuante das linhas do rio Paraguay, obrigando-se essa companhia a effectuar o serviço previsto no primitivo contracto do Lloyd.

Recebido o material fluctuante, não deu a Companhia cumprimento satisfatorio ás obrigações que assumira, sendo irregularissimo o serviço por ella feito, além de deficiente.

Era executado mais em proveito proprio do que em beneficio do publico. O pagamento das quotas de arrendamento devidas ao Lloyd deixou de ser effectuado; alguns dos navios entregues não foram conservados em estado de navegabilidade; outros foram distrahidos para viagens não previstas no contracto de arrendamento. Tal foi a situação a que chegou a Companhia arrendataria, que o Lloyd foi obrigado a rescindir o contracto de arrendamento e a defender-se de acções judiciaes intentadas no paiz e nas republicas platinas para a cobrança das dividas por ella não saldadas, e pelas quaes respondiam os navios arrendados.

Deteriorado o material fluctuante, na sua maior parte, e sob a ameaça de sequestro, esteve quasi paralysada, por assim dizer, a navegação do Paraguay por embarcações brasileiras.

Enviados alguns vapores para serem concertados nos estaleiros do Lloyd nesta capital, foram depois distrahidos para linhas de navegação costeira, como succedeu com as chatas *Caceres*, *Miranda* e *Murtinho*, a primeira das quaes naufragou nas costas do Rio Grande do Sul.

Em 1921, pelo decreto n. 15.227, de 31 de dezembro, foi autorizada a celebração de um contracto com o Sr. Bartholomeu Francisco de Souza e Silva, para o serviço de navegação entre Corumbá e Cuyabá, de accôrdo com o resultado da concurrencia publica a que se procedera, com fundamento no art. 83, n. XXXVIII, da lei n. 4.242, de 5 de janeiro do mesmo anno. Foi, para isso, aberto, primeiramente. um credito de 117:000$, pelo decrecto n. 15.354, de 8 de feereiro de 1922; mas, como o Tribunal de Contas lhe houvesse recusado registro, o decrecto n. 15.708, de 3 outubro do mesmo anno, abriu novo credito, na importancia de 120:000$000. Tendo, entretanto, caducado, com a terminação do exercicio, a lei que autorizara a celebração do contracto e não tendo este sido celebrado no decurso delle, não poude ser assignado o respectivo termo e a concessão ficou na dependencia de nova autorização legislativa.

Votado, em 1922, o credito de 800:000$ para subvencionar o serviço de navegação do rio Paraguay, mediante contracto a celebrar com o Lloyd Brasileiro, não se chegou a firmar esse contracto.

E a situação é hoje tal, que está a exigir urgentes providencias para que, da falta de nossa bandeira na navegação do rio Paraguay, não decorram prejuizos para a nossa soberania politica e economica em tão importante zona fronteiriça. Nem outra foi a conclusão a que chegou o almirante chefe do Estado Maior da Armada, de volta da viagem de inspecção que ultimamente emprehendeu aos estabelecimentos navaes em Matto Grosso.

Nem basta, para resolver a situação, a noticia tranquillizadora de já ter o Lloyd Brasileiro entregue ao trafego os tres novos navios construidos para a linha de Matto Grosso.

Por officio n. 244, de 30 de abril do corrente anno, julgando de capital importancia o assumpto, que envolvia interesses ligados estreitamente á soberania nacional, transmitti a V. Ex., por cópia, o memorial que, sobre a navegação nos rios Paraná e Paraguay, me foi apresentado pelo Sr. Chefe da Secção de Fiscalização desta Inspectoria, reiterando as informações que, desde 1922, no seu relatorio annual, tivera occasião de salientar.

Transcrevo, novamente, a seguir:

"Serviço de navegação dos rios da Prata, Paraguay e Paraná — Duas navegações importantes estão subordinadas a este titulo: a de Montevidéo ou Buenos Aires a Corumbá e a do mesmo extremo á Foz do Iguassú, no Baixo Paraná; das duas, a primeira é de importancia capital.

"Actualmente, ou, melhor, desde alguns annos, o serviço de navegação brasileira, entre Montevidéo e Corumbá, é feito de modo lamentavel pela Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro, como já tenho feito sentir a esta Inspectoria, por mais de uma vez.

Acreditando que nunca será demais chamar a attenção do Governo Federal para o descaso com que faz o Lloyd esse serviço, cuja imprescindivel necessidade de não deixar de ser feito sob bandeira nacional, é patente, resolvi fazer a V. S. uma exposição detalhada do assumpto.

Desde 1919, quando arrendado á Companhia Minas e Viação de Matto Grosso, o material fluctuante que o Lloyd Brasileiro mantinha no rio Paraguay para o serviço de navegação entre Montevidéo e Corumbá-Cuyabá, serviço que, não sendo modelar, era comtudo regular, começou o descalabro dessa navegação.

Do que foi a realização do serviço sob a administração daquella Empresa, conhecida na região pelo nome de *Propinas e Cavação* — teve esta Inspectoria sciencia em 1921, quando lhe foi commettida pelo Sr. Ministro da Viação a incumbencia de fiscalizar o contracto existente entre essa empresa e o Lloyd Brasileiro.

Com a ida de um fiscal a Corumbá, foi constatada enorme série de irregularidades, communicadas ao Ministerio da Viação pelo officio n. 383, de 31 de maio de 1921, que deu em resultado a rescisão daquelle contracto.

Voltou o serviço a ser feito pelo Lloyd Brasileiro, que tomou então a má deliberação de retirar do serviço as chatas — *Murtinho, Miranda* e *Caceres*, adequadas ao serviço de cargas da região, substituindo-as pelos vapores *Ladario* e *Diamantino*, que faziam o serviço da Lagôa Mirim; com essa resolução, peoraram ainda as condições de navegação, pois estes vapores com 150 toneladas (carga maxima com que podem navegar na estiagem), calam tanto quanto as tres chatas citadas com 1.000 toneladas de carga, além de consumirem os primeiros cerca do duplo do combustivel que gastam as segundas.

Estes dois navios, os unicos que o Lloyd Brasileiro mantém no serviço, só permittem, pela pouca marcha de que são dotados, viagens muito espaçadas uma da outra, o que, accrescido á pouca carga

que efficientemente podem transportar, dá em resultado ser quasi nullo o serviço prestado pela navegação a cargo dessa empresa, isto é, pela navegação sob a bandeira brasileira.

E, no entanto, a importancia dessa navegação sob pavilhão nacional é de tal monta, qualquer que seja o ponto de vista debaixo do qual seja encarada a questão, que deve o Governo Federal delle cuidar com maior carinho, dando-lhe maior incremento, pelo menos igual ao que já teve anteriormente, principalmente no serviço de cargas, visto como, para o serviço de passageiros, muito custosa e dispendiosa seria a obtenção desse *desideratum*, dadas as condições sob as quaes a Companhia Mihanovich (argentina) faz o serviço semanal de viagens entre Assumpção e Corumbá e bi-semanal entre Assumpção e Buenos Aires.

Emprega ella vapores luxuosos, de Buenos Aires a Assumpção, como sejam os do typo *Bruxellas* e outros menores, mas com muito conforto, como sejam o *Corumbá* e o *Cuyabá*, no trecho de Assumpção a Corumbá, e mantém a maior regularidade no seu horario, de modo que attrahiu para si todo o movimento commercial de importação e de exportação da zona em questão.

Assim, emquanto em franco progresso se mantém a Mihanovich, em triste regresso se acha o Lloyd Brasileiro, pela inepcia com que é dirigido o serviço.

Fossem respostas no serviço as chatas desviadas (substituida a *Caceres*, naufragada nas costas do Rio Grande do Sul), reparadas as embarcações de reboque *Parecis*, *Guatós* e *Bororós*, e accrescida essa flotilha de mais duas ou tres unidades adequadas á navegação em questão, necessariamente florescente seria a exploração do serviço, desde que estivesse á sua testa uma administração honesta e criteriosa.

Mesmo que tal cousa não se realizasse, ainda seria da maior conveniencia a installação do serviço nessas bases, contribuindo o Governo, como tem contribuido sempre, com uma subvenção capaz de bem incremental-o; pois, além do desenvolvimento commercial, economico e financeiro da região em geral, e do Estado de Matto Grosso em particular, ha que considerar o lado politico da questão, quer sob o ponto de vista technico-estrategico, quer sob o ponto de vista de demonstração pratica de que são amparados pela bandeira brasileira os nossos patricios localizados em tão longinquas regiões.

O assumpto, que, sob o ponto de vista technico da navegação, consiste, assim, no apparelhamento de uma flotilha adequada ao serviço, tendo em consideração as condições locaes e, conseguintemente, os impecilhos naturaes e inherentes a toda a navegação fluvial, como sejam, principalmente, as passagens difficeis por deficiencia de profundida, por cachoeiras, pedras, baixios isolados, etc., — apresenta, comtudo, outros aspectos, que devem ser tomados em consideração para o seu bom exito.

São elles em grande numero, como passo a expôr:

E, em primeiro logar, tratando-se de uma navegação num rio cujas margens se acham sob a jurisdicção de dois paizes extrangeiros (Argentina e Paraguay), em grande trecho de sua realização entre Buenos Aires e Corumbá conviria haver prévio entendimento com os Governos desses dois paizes para ser facilitado o serviço em seus de-

talhes, como sejam atracação e desembaraço nos portos de escala, faculdades de reboques etc., além do que se refere á praticagem, ou, melhor, á permissão de poderem os praticos brasileiros exercer a praticagem, em todo o rio, com as excepções de entrada nos portos internos da região, assumpto que intervem na soberania de cada paiz.

Em segundo logar, torna-se necessario o balisamento do rio no territorio brasileiro. Ao passo que no territorio argentino esse balisamento é perfeito, estando assignaladas convenientemente todas as passagens perigosas e todos os obstaculos existentes, no territorio brasileiro nada existe a respeito, de modo que, só na parte do rio sob o dominio brasileiro (e sob o do Paraguay) está elle de todo entregue á praticagem, fallivel por essencia.

Em terceiro logar, a necessidade de ser remodelado o Arsenal de Marinha de Ladario, restituindo-lhe os elementos que outrora o collocaram em excellentes condições de prosperidade, é uma outra face da questão.

Não é preciso encarecer as vantagens de tal facto, pois a falta desta officina de reparação importa na descida de grande numero de embarcações para soffrer reparações em Assumpção.

Em quarto logar, a creação de um curso obrigatorio de praticagem para a marinha nacional, a par de qualquer civil que deseje exercer essa profissão nos rios Paraná e Paraguay.

Em quinto e ultimo logar, a regularização do itinerario e horario do serviço e, principalmente, a correspondencia nas sahidas e chegadas dos vapores fluviaes de Buenos Aires ou de Montevidéo com os de cabotagem e de longo curso, notadamente para os que se destinam ao extremo norte da Republica, facilitando o prompto e immediato escoamento das cargas directamente, sem mais transbordos.

Tratada assim a primeira das navegações, sobre a qual outros elementos poderei fornecer a V. S., se julgar necessaria maior ampliação para o assumpto, passo a tratar da segunda, que, embora de menor importancia, não deixa comtudo de merecer os maiores cuidados do Governo Brasileiro.

E' assim que o rio Paraná, da foz do Iguassú até o Prata é navegado regularmente por quatro emprezas argentinas, que fazem o intercambio brasileiro desde o porto Mendes, até a Foz do Iguassú, na distancia de 380 kilometros, com as Republicas de Paraguay e Argentina.

Seus vapores carregam, na descida, a herva matte, madeiras e couros, em troca de xarque, sal, café, assucar, tecidos e demais mercadorias na subida.

Toda essa região brasileira, com os portos intermediarios de Sol de Maio, Santa Helena, São Francisco de Outiveiros, Britania e Artaza, cuja séde de comarca é Foz de Iguassú, distante 90 leguas de Guarapuava e 120 leguas da estação mais proxima de via-ferrea, tem, portanto, uma vida inteiramente dependente das Republicas visinhas, principalmente da Argentina, visto serem todas as communicações feitas pela navegação sob bandeira dessa Republica.

O resultado de tal estado de cousas, é que se tem a impressão de ser essa região da Argentina ou do Paraguay, e não do Brasil; a lingua usada é a hespanhola, e a moeda daquellas duas nações é a de curso commum.

A nossa nacionalidade é desprestigiada a todo o momento pelos commandantes dos vapores que exploram essa navegação, e o contrabando ahi impera ás escancaras.

Do exposto, é de vêr que deve o Governo tentar levar até esses confins a bandeira brasileira, animando e congregando em torno della os nossos patricios ahi localizados, o que só se póde conseguir, com certa efficacia, promovendo a navegação em questão.

Estabelecendo este serviço, e ampliado e melhorado o que já existe no Alto Paraná, a cargo da Companhia Viação São Paulo-Matto Grosso, separado do primeiro pelo gigantesco salto das Sete Quedas, já vencido pela estrada de ferro particular da Empreza de Matte Laranjeira, que liga o Salto de Guayrá, a montante, a Foz do Iguassú, á jusante, estaria aberto ao desenvolvimento do Paraná e, especialmente, da região brasileira limitrophe do Paraguay e da Argentina, um grande escoamento dos seus productos, fonte essencial de todo o progresso.

Não deixam de ser applicaveis aqui tambem as demais considerações que expendi anteriormente, não só technicas-estrategicas (corroboradas pelos ultimos acontecimentos desdobrados na região), como economicas e politicas.

Ao Lloyd póde ser conferido o encargo do estabelecimento do serviço, fazendo o mesmo parte do referente á navegação para Corumbá; feito o estudo de typo de navio adequado á navegação e obtida a flotilha necessaria, tratar-se-á então dos demais detalhes, como sejam praticagem, balisamento, etc., etc."

Folgo em registrar que as medidas pleiteadas nesse trabalho da Inspectoria foram consubstanciadas no projecto de lei n. 230, de 1927, apresentado recentemente pelo Sr. Deputado Aarão Reis, e faço votos para que se convertam em realidade, no menor praso, as suas patrioticas disposições.

ESTATISTICA DOS SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO

Enviaram dados estatisticos, referentes ao trafego executado pelos seus navios, no anno passado, 19 companhias e emprezas de navegação, das quaes 17 fiscalizadas por esta Inspectoria, por força dos respectivos contractos ou do Regulamento da Marinha Mercante e Navegação de Cabotagem.

São mencionados no quadro a seguir os resultados totaes referentes ao anno passado, discriminadamente pelas companhias e emprezas:

Comparadamente com o do anno anterior, o movimento geral do trafego das companhias e emprezas no anno passado foi o seguinte:

	1926	1925
Navios em trafego...........	199	180
Tonelagem bruta.............	386.684	342.189
» liquida	239.962	215.658
» de carga	398.649	363.898
Numero de viagens............	1.978	1.810
Dias de viagem...............	48.305	45.550
Milhas navegadas	4.249.959	3.832.578
Consumo de combustivel — Carvão, kilos............	601.408.156	526.056.378
Consumo de combustivel — Lenha, kilos.............	114.211.091	148.411.022
Consumo de combustivel — Gazolina, litros...........	6.984	
Consumo de combustivel — Kerosene, litros..........	13.788	
Consumo de lubrificantes — Litros	857.963	714.041
Consumo de estopa — Kilos...	82.707	67.346
Transporte de passageiros — De 1ª classe.............	169.495	164.031
Transporte de passageiros — De 2ª classe.............	10.154	7.721
Transporte de passageiros — De 3ª classe.............	165.671	153.839
Transporte de passageiros — De classe intermediaria..	533	
Transporte de cargas — Numero de volumes........	38.376.415	37.427.537
Transporte de cargas — Peso em kilos................	2.297.407.495	2.050.617.067
Transporte de animaes — Numero	6.690	5.643
Receitas de trafego — De passagens	26.908:350$675	23.739:576$893
Receitas de trafego — De cargas	139.637:378$305	147.357:215$028
Receitas de trafego — De animaes	234:796$733	227:316$813
Receitas de trafego — Diversas	14.721:708$921	12.755:516$728
Total	181.502:234$634	184.079:625$462
Quotas de subvenção.........	6.763:450$325	6.856:489$596
Renda bruta total............	188.265:684$959	190.936:115$058
Despesas de custeio..........	160.991:657$268	141.260:817$497
Renda liquida................	27.274:027$691	49.675:297$561

Nota — Por intermedio do Banco do Brasil, com ordem do The-

souro, recebeu o Lloyd Brasileiro, as seguintes subvenções, não incluidas no quadro acima: em 1926: 19.675:611$055 e em 1925: réis 22.811:733$323.

Nos capitulos que se seguem, encontrará V. Ex. um succinto relato dos serviços de navegação, executados no anno passado pelas companhias e emprezas de navegação.

THE AMAZON RIVER STEAM NAVIGATION COMPANY (1911), LIMITED

Era concessionaria do serviço de navegação do rio Amazonas e seus tributarios e linha maritima ao Oyapock, a que se refere o decreto n. 9.708, de 7 de agosto de 1912, e termo de contracto de 31 do mesmo mez e anno. Esse contracto foi posteriormente modificado pelo decreto n. 10.898, de 10 de maio de 1914, e termo de 6 de junho do mesmo anno, cujo objectivo se traduzia na suppressão ou reducção de viagens de linhas onerosas.

Além da subvenção annual de 873:948$200, gozava a Companhia do favor da isenção de direitos aduaneiros para o material importado e destinado ao serviço contractado, que lhe fôra concedido pelo decreto n. 10.087, de 19 de fevereiro de 1913, e termo de 13 de março do mesmo anno.

Expirado em 31 de agosto de 1922 o prazo desse contracto e aberta, nesse mesmo mez, concurencia publica para o proseguimento do serviço, em virtude de autorização legislativa, constante do art. 99, n. VII, da lei da Despeza para o exercicio de 1922, e como não tivessem apparecido licitantes, obteve o governo da Companhia que continuasse a executar o serviço do contracto, em caracter provisorio, até 31 de dezembro daquelle anno, mediante accôrdo verbal, ratificado por correspondencia official, nas mesmas condições que na vigencia do contracto.

Aberta, em novembro de 1922, nova concurrencia, de que foram publicados os respectivos editaes, foi ella sustada logo depois, tendo em vista um projecto de lei, então em andamento no Congresso, elevando para 2.430:000$ annuaes o credito destinado ao pagamento da subvenção. Approvado e sanccionado esse projecto, que se converteu na lei n. 4.679, de 24 de janeiro de 1923, e para evitar a interrupção do serviço de navegação no interregno necessario ao processo da nova concurrencia para a sua adjudicação contractual, novo accôrdo foi feito com a Companhia para proseguir na execução desse serviço, a partir de 1° de janeiro de 1925, obedecendo ao programma anteriormente em vigôr e mediante o pagamento da quota de subvenção mensal de 202:500$, que correria á conta do credito de 2.430:000$, acima citado, que foi aberto pelo decreto n. 16.260, de 12 de dezembro de 1923.

Formulado novo edital de concurrencia, sob outras bases, e de accôrdo com o art. 97, n. XXVI, da lei n. 4.362, de 6 de janeiro de 1923, revigorado pelo art. 228 da lei n, 4.793, de 7 de janeiro de 1924, comprehendendo linhas isoladas (Alto Tapajóz, Guaporé, Tocantins, Xingú, Soure e Cachoeira e Autazes), e um grupo de linhas

(Baixo Tapajóz, Madeira, Negro, Purús-Acre, Juruá, Solimões-Javary, Pirabas e Oyapock), appareceram licitantes para as primeiras, nos rios Alto Tapajóz e Autazes e para Soure e Cachoeira, e a Companhia apresentou uma proposta para o grupo, mas em desaccôrdo com o edital de concurrencia.

Em vista desse resultado, continúa a Companhia até hoje a executar o mesmo serviço anterior, a titulo precario, percebendo uma subvenção calculada de accôrdo com os recursos do já referido credito de 2.430:000$, que tem sido revigorado nas diversas leis de orçamento, delle deduzidas préviamente as quotas correspondentes ás linhas isoladas, que foram contractadas com José Fernandes Antunes (Alto Tapajóz, subvenção annual de 36:000$), Alberto Engelhard (Soure e Cachoeira, subvenção annual de 60:000$) e Antonio Mendes Peixoto (Autazes, subvenção annual de 48:000$), e á proporção que entrassem em vigôr esses contractos.

O serviço de navegação executado pela companhia consta das seguintes linhas e viagens:

Belém ao Tapajóz — Seis viagens annuaes, entre Belém e Itaituba com escalas por Antonio Lemos, Gurupá, Prainha, Monte Alegre, Santarém, Boim, Aveiros, Urucurituba é Brazilia Legal.

Belém ao Solimões-Javary — Uma viagem mensal, entre Belém e Remate dos Males, com escalas por Manáos, Manacapurú, Cadajaz, Coary, Teffé, Caissara, Fonte Bôa, Tocantins, S. Paulo de Olivença e Tabatinga. As viagens dessa linha, com autorização do Governo e sem augmento de subvenção, são prolongadas até Iquitos.

Belém ao Madeira — Uma viagem mensal, entre Belém e Santo Antonio do Madeira, com escalas por Urucará, Silves, Itaocatiara, Borba, Vista Alegre, Bocca do Aripuaná, Santa Rosa, Manicoré, Bom Futuro, Bocca do Carapanatuba, Bocca das Tres Casas, Cintra, Humaytá, Missão de S. Francisco, Bôa Hora e Bocca do Jamary.

Belém ao Purús-Acre — Uma viagem mensal, entre Belém e Xapury, no rio Acre, e Senna Madureira, no rio Yaco, com escalas por Manáos, Manacupurú, Bocca do Purús, Berury, Guajaratuba, Piranhas, Arimã, Tauariá, Jaburú, Bocca do Tapauá, Caratiá, Canutama, Bella Vista, Axioma, Assahytuba, Labrea, Providencia, Sepateny, Hyutamahan e Cachoeira, e dahi em diante com as escalas nos rios Alto-Purús, Acre e Yaco, até os dois pontos terminaes. As viagens dessa linha são executadas por vapores maiores, até Cachoeira ou Hyutanahan, pontos em que fazem transbordo para outros de pequeno calado, que concluem as viagens.

Belém ao Oyapock — Uma viagem mensal, entre Belém e a fóz do Oyapock, com escalas por Chaves, Bailiquo, Amapá, Calçoene e Counani.

Belém a Pirabas — Seis viagens annuaes, entre Belém e S. João das Pirabas, com escalas por Collares, Porto Calvo, Vigia, S. Caetano, Curaçá, Marapanim, Maracanã e Salinas.

Manáos ao Rio Negro — Uma viagem mensal, entre Manáos e Santa Izabel, com escalas por Tauapessassú, Ayrão, Moura, Carvoeiro, Barcellos, Moreira e Thomar.

Manáos ao Madeira — Uma viagem mensal, entre Manáos e Santo Antonio do Madeira, com escalas por Borba, Vista Alegre, Bocca do Aripuaná, Santa Rosa, Manicoré, Bom Futuro, Bocca do Carapanatuba,

Bocca das Tres Casas, Cintra, Humaytá, Missão de S. Francisco, Bôa Hora e Bocca do Jamary. As viagens dessa linha, com autorização do Governo, são iniciadas em Belém, só sendo, porém, subvencionado o trecho de Manáos a Santo Antonio.

Manáos ao Juruá — Uma viagem mensal, entre Manáos e Cruzeiro do Sul, com escalas por Teffé, Bocca do Juruá, Marary e S. Felippe. Os vapores grandes só attingem o porto de S. Felippe, onde se effectua o transbordo para vapores de pequeno calado, que partem, uns para Cruzeiro do Sul, concluindo as viagens contractuaes da linha, e outros para o rio Tarauacá e attingem, geralmente, Villa Seabra, em viagem extraordinaria. Além disso, partem os vapores grandes de Belém, com autorização do Governo e sem augmento de subvenção, que só é devida pelo trecho de Manáos a Cruzeiro do Sul.

O caracter extraordinario, e completanto as viagens effectuadas pelos vapores de maior calado, nas linhas do Purús-Acre e do Juruá, Acre e do Juruá, são regularmente mantidas as linhas denominadas do Alto Purús-Acre, Alto-Purús-Yaco, Alto Juruá e Taurauacá, escalando os vapores em uma série de portos desses altos rios.

O serviço executado pela Companhia em 1926 conservou a regularidade observada nos annos anteriores, dando o inicio do seu contracto, no que toca á realização das viagens nas diversas linhas, tendo apenas deixado de ser feita a viagem da linha de Manáos ao Madeira, correspondente ao mez de setembro, por ter encalhado, com avarias, o vapor que a iniciara em Belém.

O horario das viagens, á partida de Belém, salvo raras transferencias determinadas por motivo de força maior, tem sido observado com regularidade. Tendo, porém, a Inspectoria verificado que é de necessidade fixar tambem horario de partida dos vapores do porto de Manáos, afim de evitar a estadia, por vezes demasiada, nesse porto, para attender aos interesses da Companhia ou, mesmo, dos embarcadores, mas com prejuizo dos passageiros e cargas embarcadas em Belém, com destino aos diversos rios, está estudando uma solução que, conciliando os interesses em jogo, assegure a regularidade e presteza das viagens. Outro motivo que ultimamente tem contribuido para o retardamento das viagens é a medida adoptada pela Capitania do Porto do Pará, no exercicio, aliás, de attribuição que não é de sua alçada, mas de competencia desta Inspectoria, nos termos do Regulamento da Marinha Mercante e Navegação de Cabotagem, no tocante ao transporte de inflammaveis e em virtude da qual passou este a ser feito sómente em chatas e saveiros, conduzidos a reboque dos vapores. O referido regulamento prescreve, de facto, que tal transporte só póde ser feito em navios de carga, mas abre excepção em favor dos navios de passageiros, empregados na navegação interior, que comprehende a fluvial, para o caso de não haver serviço de cargas na mesma linha. Assim, embora de grande utilidade, a medida adoptada pela Capitania não se enquadra estrictamente em dispositivo regulamentar, razão pela qual era até então tolerado por esta Inspectoria o transporte de inflammaveis em navios de passageiros, mas regulado pelas restricções e cautelas determinadas pela Portaria de 30 de dezembro de 1919. A solução do assumpto seria de viagens extraordinarias nas diversas linhas, exclusivamente destinadas ao transporte de cargas, e com ella concorda a propria companhia, que

está disposta a adoptal-a, logo que cesse o regimen precario que reveste o serviço contractual ora em execução.

Essa precariedade do contracto está, por outro lado, dando motivo a que a companhia vá, de pouco em pouco, descurando no desempenho fiel e integral das disposições a que se obrigara, quando em pleno vigor o regimen contractual, sem que a Inspectoria, por esse mesmo motivo, possa exercer a acção rigorosa que seria possivel em situação normal de compromissos formaes, uma vez que o accôrdo vigente entre a Companhia e o Governo não comprehende a clausula do contracto extincto, que prescrevia penalidades para o caso da inobservancia das suas estipulações. Mais um motivo este; e de grande importancia, a justificar a urgencia que ha em ser removida a situação anomala em que se encontra, ha cerca de cinco annos, a navegação do rio Amazonas e seus tributarios, que serve uma vasta, vastissima região do paiz, desprovida de outros meios de transporte.

O trafego effectuado pelos navios da Companhia, no anno de 1926, se acha, a seguir, definido pelas viagens e milhas percorridas e transportes effectuados nas diversas linhas:

LINHAS	VIAGENS	MILHAS	PASSAGEIROS		CARGAS — KILOS
			1ª classe	3ª classe	
Belém ao Tapajoz	6	7.890	396	505	483.800
» ao Solimões-Javary e Iquitos	12	51.000	2.277	2.372	18.437.721
Belém ao Madeira.........	12	36.900	1.958	2.272	7.198.523
» ao Purús-Acre	12	51.582	1.794	2.467	9.908.601
» ao Oyapock.........	12	17.520	589	826	295.370
» a Pirabas..........	6	2.400	318	58	1.890
Manáos ao Rio Negro.....	12	7.932	499	497	2.358.180
Belém-Manáos-Madeira...	11	33.825	1.985	2.520	6.311.746
Belém-Manáos-Juruá......	12	59.779	1.406	1.976	5.392.705
Alto Purús-Acre..........	46	29.569	1.134	1.593	4.869.870
» Purús-Yaco..........	13	5.740	176	425	1.058.237
» Juruá................	11	20.630	333	610	1.374.877
Tarauacá.................	10	11.931	311	429	1.017.027
Belém ao Madeira (extraordinaria)...............	1	914	48	22	256.698
Belém a Bocca do Acre (idem)...................	1	4.844	2	4	—
Manáos a Bocca do Acre (idem)..................	1	2.994	30	32	136.916
Cachoeira a Belém (idem)	1/2	2.064	—	—	—
Totaes	178 1/2	347.514	13.256	16.608	59.103.161

Os resultados do trafego se acham abaixo discriminados, no que toca á receita de cada linha, inclusive a subvenção que lhe coube, o custeio das viagens e o saldo ou *deficit* que apresentaram:

LINHAS	RECEITA	CUSTEIO	SALDO	«DEFICIT»
Belém ao Tapajoz	105:133$344	87:487$510	17:645$834	—
Belém ao Solimões-Javary e Iquitos	1.634:176$231	1.124:479$210	509:697$021	—
Belém ao Madeira	1.007:541$113	585:211$410	422:329$703	—
» ao Purús-Acre	1.948:225$193	972:641$100	975:584$093	—
» ao Oyapock	240:457$388	188:032$020	52:425$368	—
» a Pirabas	25:917$176	51:246$460	—	25:329$284
Manáos ao Rio Negro	246:300$946	218:634$510	27:666$436	—
Belém-Manáos-Madeira	750:674$389	574:259$190	176:415$199	—
Belém-Manáos-Juruá4	1.225:500$016	775:335$940	450:164$076	—
Alto Purús-Acre	573:918$490	574:424$170	—	505$680
» Purus-Yaco	60:183$900	94:084$770	—	33:900$870
» Juruá	145:340$580	174:422$190	—	29:081$610
Tarauacá	120:576$500	155:994$420	—	35:417$920
Belém ao Madeira (extraordinaria)	17:253$200	23:147$490	—	5:894$290
Belém á Bocca do Acre (idem)	61$700	23:441$050	—	23:379$350
Manáos a Bocca do Acre (idem)	40:364$300	33:902$970	6:461$330	—
Cachoeira a Belém (idem)	—	9:516$430	—	9:516$430
Totaes	8.141:624$466	5.666:260$840	2.475:363$626	—

Estiveram em trafego nas diversas linhas os seguintes vapores da Companhia:

NOMES	LOTAÇÃO DE PASSAGEIROS		TONELAGEM		
	1ª	3ª	Bruta	Liqui-da	De carga
1 — Andirá	40	100	340	222	321
2 — Aymoré	44	150	400	294	510
3 — Belém	62	250	1.082	640	1.060
4 — Bello Horizonte	62	250	1.082	640	1.060
5 — Campinas	20	80	160	98	98
6 — Cassiporé	30	100	484	306	347
7 — Curityba	20	80	160	98	98
8 — Cuyabá	62	250	1.082	640	1.060
9 — Diamantina	20	80	160	98	98
10 — Districto Federal	62	250	1.082	640	1.060
11 — Inca	36	100	343	275	340
12 — Indio do Brasil	46	150	405	290	542
13 — Itacoatiara	20	80	160	98	98
14 — Nictheroy	20	80	160	98	98
15 — Olinda	20	80	160	98	98
16 — Oyapock	30	100	470	268	404
17 — Paes de Carvalho	40	150	459	261	413
18 — Parahyba	20	80	160	98	98
19 — Rio Mar	62	250	680	480	578
20 — S. Salvador	62	250	1.082	640	1.060
21 — Sapucaia	44	150	398	270	541
22 — Sorocaba	20	80	160	98	98
23 — Teffé	40	100	240	222	321
24 — Therezina	20	80	160	98	98
25 — Tupy	44	150	400	294	510
26 — Uruguayana	20	80	160	98	93
27 — Victoria	62	250	1.082	640	1.060
Totaes	—	—	12.711	8.002	12.167

Em relação ao material fluctuante da Companhia, releva notar que, embora em conjuncto sufficiente para a execução do trafego, tanto que fóra deste estiveram diversos vapores da antiga flotilha Amazon Steam Navigation Company, Limited, adquiridos em 1911, pela actual Companhia, quando se constituiu, tem soffrido reducções, que não devem proseguir, nas unidades de pequeno calado e roda á pôpa, do typo do *Campinas*, acima mencionado, e que são conhecidas na região pelo nome generico de "chatinhas".

Esses navios, cuja conservação no trafego dos altos rios é de capital importancia, porque asseguram elles, em todas as épocas do anno, as communicações do Territorio do Acre com Belém e Manáos e, pois, com o resto do paiz, completando as viagens para os rios Purús e Juruá e seus affluentes, iniciadas naquelles portos pelos navios de maior calado, que o estado do rio só permitte attingir Hyutanahan ou Cachoeira, no Purús, e S. Felippe, no Juruá, têm soffrido reducções, por naufragio, com perda total (*Obidos*) ou por venda, para servirem na navegação de S. Francisco (*Maceió, Petropolis e Olinda*), de sorte que, em numero de 14, em 1918, só existem actualmente 10, que representam talvez o minimo de unidades indispensaveis para assegurar aquellas communicações.

Pela execução do serviço de navegação accordado com o Governo e effectuado no anno proximo passado, recebeu a Companhia a subvenção total de 2.309:597$147, em sete quotas mensaes de 195:500$ (janeiro a julho), e cinco de 190:500$ (agosto a dezembro), tendo sido, entre estas ultimas, feito o desconto, na de setembro, da quota de réis 11:402$853, correspondente á viagem não realizada na linha de Manáos ao Madeira.

Entre esse total da subvenção effectivamente paga em 1926 (2.309:597$147) e o que figura no quadro estatistico abaixo, réis (2.309:788$446), ha uma pequena divergencia, devida ás quebras que occorreram na distribuição das quotas mensaes citadas pelas diversas linhas e viagens a que eram attribuidas.

O quadro que se segue mostra, comparativamente, qual foi o movimento total do trafego da Companhia, nos annos de 1925 e 1926:

	1926	1925
Navios em trafego	27	27
Tonelagem bruta	12.771	11.663
" liquida	8.002	7.383
" de carga	12.167	11.144
Numero de viagens	178 1|2	185
Dias de viagem	5.639	5.298
Milhas navegadas	347.514	380.285
Consumo de combustivel — Carvão, kilos	14.206.700	3.341.884
Consumo de combustivel — Lenha, kilos	75.005.106	114.699.190
Consumo de lubrificantes — Litros	23.499	24.567
" " estopa — Kilos	930	1.063
Transporte de passageiros — De 1ª classe	13.256	14.338

Transporte de passageiros — De 3ª classe	16.608	16.190
Transporte de cargas — Numero de volumes	1.399.049	1.650.277
Transporte de cargas — Peso em kilos	59.103.161	66.175.419
Transporte de animaes — Numero	3.219	2.219
Receitas de trafego — De passagens.......................	1.559:263$080	1.605:844$900
Receitas de trafego — De cargas..	4.167:505$640	4.495:513$110
" " " — De animaes	67:688$630	45:804$220
" " " — Diversas . .	37:378$670	75:452$730
" " " — Total	5.831:836$020	6.222:614$960
Quotas de subvenção............	2.309:788$446	2.390:381$677
Renda bruta total...............	8.141:624$466	8.612:996$637
Despezas de custeio.............	5.666:260$840	4.771:236$180
Renda liquida	2.475:363$626	3.841:760$457

JOSÉ FERNANDES ANTUNES

E' concessionario do serviço de navegação do Alto Tapajóz, a que se referem o decreto n. 16.740, de 31 de dezembro de 1924, termo do contracto de 3 de fevereiro de 1925 e termo do additamento de 30 de abril do mesmo anno, registrados pelo Tribunal de Contas, em 22 de maio seguinte.

A concessão foi dada em virtude da concurrencia publica realizada por esta Inspectoria, em fins de 1924, com fundamento no art. 97, n. XXVI, da lei n. 4.632, de 6 de janeiro de 1923, revigorado pelo art. 228 da lei n. 4.793, de 7 de janeiro daquelle anno.

O serviço contractual, representado pela execução de uma viagem mensal, entre Itaituba e os limites do Estado de Matto Grosso, é subvencionado com a importancia de 3:000$ por viagem redonda.

Devendo ser iniciado em 22 de agosto de 1925, nos termos do contracto, só o foi em 1º de setembro deste anno, tendo sido considerado como prorogação o excesso do prazo estipulado, conforme decisão transmittida pelo officio n. 184, de 20 de novembro de 1925, da Directoria Geral de Contabilidade.

Levando a incumbencia de informar a esta inspectoria sobre as possibilidades de execução da linha contractual, principalmente no que toca ao typo das embarcações e ás escalas que deveriam ser fixadas pelo Governo posteriormente á celebração do contracto, de conformidade com as clausulas II e III, foi determinada uma viagem de inspecção do fiscal de 1ª classe em Belém á zona servida pela nova navegação contractual.

Do relatorio apresentado por aquelle fiscal são extrahidos os seguintes trechos:

"**Até que ponto do rio Tapajóz póde ser feita navegação** — Todo o rio Tapajóz póde ser navegado, desde a sua fóz, na cidade de Santarém, até o povoado Barra, no Alto Tapajóz, onde se acha localizado

o posto fiscal do Estado de Matto Grosso e a confluencia dos rios Tapajóz, S. Manoel e Juruema.

"Partindo da cidade de Itaituba, ponto terminal de uma das linhas de navegação contractual, explorada pela The Amazon River Steam Navigation Company (1911), Limited, até Bella Vista, distante de uma milha das primeiras cachoeiras e corredeiras do Tapajóz, a navegação póde ser feita francamente pelo dia e pela noite em qualquer época do anno, por navios de calado médio.

"O Tapajóz, em tal trecho, é bastante largo e bastante fundo.

A contar, porém, de Bella Vista, a uma milha das cachoeiras Boava, Veado e Maranhãosinho, o rio começa a se tornar irregular, guarnecido de muitas ilhas e ilhotas, paranás, estreitos, pedras e saranzaes, e corre, de quando em quando, em leito de sensivel declividade.

"Na época da vasante, nos mezes de julho, agosto, setembro outubro, novembro e dezembro, ha longos e multiplos pedaços do rio Tapajóz onde a sua profundidade é pequena.

"Nos mezes de janeiro, fevereiro, março, abril, maio e junho, tempo das cheias, a navegação é feita com relativa facilidade, embora seja preciso, em varios trechos do rio, o emprego de ganchos, varas e forquilhas, que servem como auxiliares dos motores. E isso se dá por causa da impetuosidade da corrente do Tapajóz nesses seus trechos.

"Resumindo: todo o rio Tapajóz póde ser navegado. De Santarém a Itaituba e de Itaituba a Bella Vista a navegação é possivel, pelo dia e pela noite, com navios de calado médio.

"De Bella Vista ao porto da Barra, no limite dos Estados do Pará, Amazonas e Matto Grosso, no mais Alto Tapajóz, a navegação só poderá ser feita difficilmente, com muitos trabalhos e ingentes sacrificios.

"Mesmo na época das cheias, é imprudente, em varios trechos do rio, a navegação durante a noite.

"As embarcações proprias á navegação do Alto Tapajóz não podem ter grande tonelagem e só devem calar bem pouco.

Escalas convenientes para uma linha de navegação contractual no Alto Tapajós — As escalas convenientes para uma linha de navegação fiscalizada no Alto Tapajóz devem ser as seguintes:

"Itaituba (porto de inicio), Bella Vista, Francez, Prainha do Tapajóz, Quataquára, Fortaleza, Porto Alegre, Villa Nova, Bocca do Cururú e Barra (porto terminal).

"São em grande numero os seringaes, cauchaes e castanhaes e algumas povoações nas duas margens do Tapajóz, onde ha sempre população e notavel commercio. Os habitantes dessa região, na sua maioria, adventicios, occupam-se quasi que exclusivamente na extracção da borracha, do caucho, na colheita da castanha e de outros productos naturaes dessas paragens. Elles procuram a séde dos seringaes e os povoados para se abastecerem, se aviarem de tudo que necessitam.

"Os portos de escala que julguei convenientes na linha de navegação contractual do Alto Tapajóz, os que deixei indicados acima, ficam situados a pouca distancia de muitos outros portos do rio Tapajóz, de modo a poderem ser dirigidos para elles, com relativa

facilidade, passageiros e cargas desses muitos outros portos que lhe ficam circumvizinhos.

"Accresce ainda que as lanchas-motores, as que realizarem as viagens do contracto, poderão tocar em muitos dos portos que não forem da sua escala obrigatoria, uma vez que não haja prejuizo no sentido da duração da viagem contractual.

"Esses portos constituirão portos de escala facultativa á navegação do Sr. José Fernandes Antunes, e são os seguintes:

"Barreirinhas, Santo Antonio, S. Vicente, Villa Braga, Goyana, São Luiz, Periquito, Pimentel, Mergulhão, Lorena, Mamboahy, Chapéo de Sol Acará, Montanhas, Sobradinho, Igapó-Assú, Curuçá, Bom Jardim, Bacabal, Bocca do Cropory, Jacúquára, Pindobal, Castanho, Porvir, S. Martinho, Jacaré Canga, Salie Cinza, Crepur, Bom Futuro, Maracaty, Airy e Pesquerinho.

Distancias approximadas em milhas, a partir do porto de Itaituba ao da Barra — Tendo chegado, apenas, ás immediações do porto de Acará, não pude calcular, além desse local, na conformidade dos meios de que dispunha, as distancias em milhas entre muitos outros portos do rio Tapajóz.

"Entretanto, varias pessôas de responsabilidade, como já referi, inclusive o representante do concessionario da linha de navegação, que muitas e muitas vezes tem percorrido, em lanchas-motores, canôas e diversos outros typos de embarcações, o Baixo e o Alto Tapajóz, foram accórdes em estimar que a distancia em milhas do porto de Itaituba ao da Barra é, approximadamente, a seguinte:

De Itaituba a Bella Vista..............	21.75
De Bella Vista a Francez...............	51.60
De Francez a Igapó-Assú	45.00
De Igapó-Assú a Quataquára............	30.00
De Quataquára a Fortaleza	40.20
De Fortaleza a Porto Alegre............	52.00
De Porto Alegre a Villa Nova...........	15.00
De Villa Nova á Bocca do Cururú.....	55.00
De Bocca do Cururú a Barra..........	10.00
Total......................	320.55

"Os portos acima, com as suas distancias em milhas, são os que julgo convenientes para servirem de portos de escalas á navegação do contracto de 3 de fevereiro de 1925.

"A distancia em milhas entre os portos em que as lanchas do Sr. José Fernandes Antunes poderão escalar facultativamente, inclusive os portos de escalas obrigatorias, é a seguinte:

De Itaituba a Barreirinha..............	14.50
De Barreirinha a Santo Antonio........	2.00
De Santo Antonio a S. Vicente........	0.75
De S. Vicente a Villa Braga............	2.00
De Villa Braga a Goyana..............	2.00
De Goyana a Bella Vista..............	0.50
De Bella Vista a S. Luiz...............	1.00

De S. Luiz a Periquito...............	4.50
De Periquito a Pimental	10.00
De Pimental a Mergulhão..............	16.00
De Mergulhão a Lorena................	5.00
De Lorena a Momboahy.................	7.50
De Mamboahy a Francez	7.60
De Francez a Chapéo de Sol...........	5.00
De Chapéo de Sol a Acará.............	8.00
De Acará a Montanhas.................	5.00
De Montanhas a Sobradinho............	4.00
De Sobradinho a Prainha..............	13.00
De Praínha a Igapó-Assú..............	10.00
De Igapó-Assú a Coruçá...............	8.00
De Curuçá a Bom Jardim...............	5.00
De Bom Jardim a Bacabal..............	5.00
De Bacabal a Quataquára..............	12.00
De Quataquára a Bocca do Crepory....	10.00
De Bocca do Crepory a Jacú-Quára......	6.00
De Jacú-Quára a Pindobal.............	6.00
De Pindobal a Castanho...............	9.20
De Castanho a Fortaleza..............	9.00
De Fortaleza a Porvir................	4.00
De Porvir a S. Martinho..............	5.00
De S. Martinho a Jacaré-Canga........	8.00
De Jacaré-Canga a Sahe Cinza..........	15.00
De Sahe Cinza a Crepur...............	5.00
De Crepur a Porto Alegre.............	15.00
De Porto Alegre a Bom Futuro........	12.00
De Bom Futuro a Villa Nova.........	3.00
De Villa Nova a Maracaty.............	12.00
De Maracaty a Airy...................	12.00
De Airy a Pesquerinho................	16.00
De Pesqueirinho a Bocca do Cururú......	15.00
De Bocca do Cururú a Barra..........	10.00
Total................	320.55

Dados diversos — A unica navegação organizada, a despeito dos maiores tropeços no Alto Tapajóz, antes mesmo do seu contracto com o Governo da União, é a do Sr. José Fernandes Antunes.

"De um a outro seringal, de uma a outra, povoação, ás vezes são vistas algumas canôas que, em viagens perigosas, descem o rio Tapajóz, aventurando-se no tumulto dos grandes rebojos. Essas canôas aguardam quasi sempre a passagem da uma das lanchas da navegação fiscalizada para, auxiliadas, subirem o furioso rio.

"Não se contam os beneficios levados a essa fertilissima região pelo actual concessionario da linha de navegação do contracto de 3 de fevereiro de 1925.

"Persistem ainda, hoje as difficuldades e riscos nas viagens fluviaes no Alto Tapajóz; comtudo não se póde comparar nesta hora as

que são feitas actualmente, em espaço de tempo e segurança, com as que eram realizadas outr'ora.

"Agora, póde-se ir e voltar em 20 dias, viagem redonda, de Itaituba ao porto da Barra, quando a mesma navegação era feita, antigamente, em cerca de tres mezes.

"Pelos muitos e varios serviços prestados, os que ainda hoje presta e os que ha de futuro prestar, de uma maneira admiravel pela constante perseverança, a um grande pedaço do Brasil, até hoje olvidado pelos altos poderes da Republica, serviços realizados nem sempre com lucros compensadores, o Sr. José Fernandes Antunes merece auxilio do Governo, não o da subvenção do seu contracto de navegação, por ser minimo, por ser insufficiente.

"Observei que a subvenção mensal de 3:000$000, dados em troca dos serviços especificados na clausula segunda do contracto de 3 de fevereiro de 1925, estão longe de cobrir as despesas feitas todos os mezes com os reparos do material fluctuante e com o pessoal empregado nas lanchas.

"As embarcações são frequentemente avariadas em viagem nas pedras e baixios do rio Tapajóz; o pessoal empregado no serviço das lanchas-motores só póde ser numeroso, tendo em vista o grande trabalho na passagem dos baixios, no tempo da vasante, e o esforço que se torna necessario empregar para vencer as corredeiras, na época da enchente; e para realizar um bom serviço, que possa satisfazer a todos, é preciso que sejam empregados na navegação mais de uma lancha-motor, pois o rio, com os seus muitos baixios não permitte o emprego de uma embarcação de alta tonelagem e que cale bastante, o sufficiente para ella só valer o que valem as tres lanchas que fazem usualmente o serviço contractual no Alto Tapajóz.

"Claro se torna comprehender que o emprego de tantas embarcações num serviço que poderia ser vencido por uma só, acarreta maiores despesas, perda de tempo e grande somma de sacrificios.

"Seja-me licito dizer, a titulo de informação, que o Sr. José Fernandes Antunes só poderá cumprir as clausulas do seu contracto de navegação se a Inspectoria vier em seu auxilio, adoptando medidas que o caso requer.

"A não ser assim, isto é, não sendo melhoradas as condições contractuaes da navegação do Alto Tapajóz, de modo a se ver mais folgado o seu actual concessionario, julgo periclitante esse serviço de navegação, o que trará como resultante grandes prejuizos a tudo e a todos dessa longinqua região do paiz.

"Notavel é já a vantagem verificada no Alto Tapajóz com a navegação contractual, já pela certeza que têm os seus habitantes da vinda da lancha, já pela commodidade das tabellas de frete e de passagens.

"Cahindo ou desapparecendo essa navegação, quem obtiver uma lancha-motor, qualquer particular, fará de preferencia o transporte de seus productos, se os tiver, ou dos seus amigos, com detrimento do interesse geral. Cobrará fretes de passagens e de cargas ao seu arbitrio, realizando viagens até o ponto onde quizer e quando lhe convier.

"Como já ficou dito, o rio Tapajóz é de muito difficil navegação, mesmo no melhor tempo, na época das aguas, nos mezes das cheias.

"Muito encachoeirado, navegal-o do porto de Bella Vista ao da Barra, sem nenhum accidente, constitue uma verdadeira victoria.

"As suas cacheiras são, entre outras, as seguintes: Boava, Veado, Pereira, Maranhãosinho, Maranhão Grande, Cabo Lino, Flexal, Funas, Cruzes, Quatá, Quatá Grande, Apuhysinho, Apuhy, Apuhy Grande, Curimatã, Tamanduá, Borburé, Limão, Canella de Velho, Mutuca, Mergulhão, Acará, Montanhas, São Lourenço, Mangabal, Mangabal Grande, Tracuá, Morcego, Careca, Lage, Jutahy, Trovão, Pindobal, Maloca, Chapéo, Ierêcê, Mangabalsinho, Chacurão, Travessão, Anaudy, Cabeceira, Capoeiras, Meia Canga, Pesquerinho e Sumauma.

"Muitas dessas cachoeiras podem ser transpostas com relativa facilidade: outras, porém, em bôa parte, só o poderão com muito custo, perigo e risco, ainda mesmo nos mezes de janeiro, fevereiro, março abril, maio e junho, quando o rio Tapajóz enche com a agua das chuvas, dos seus innumeros affluentes e dos montes.

"Tendo em vista a vastidão da zona tapajonia, acha-se ella ainda despovoada, mal chegando a sua gente, fixa e adventicia, para a extracção da borracha, do caucho, e da colheita da castanha.

"Póde-se assegurar não haver alli a agricultura, pois todo o Tapajóz importa a farinha de mandioca, o feijão, o milho, o arroz, o assucar, o tabaco, o café, etc.

"Não possue tambem pecuaria, fazendo-se grande importação de carne de xarque.

"A despeito do rio Tapajóz, em muitos trechos ser rico em grande variedade de peixes de varios tamanhos e qualidade, nunca deixam os seus moradores de pedir muito pirarucú.

"Em toda a região são escassas as fructas, mesmo a banana, que é abundante em quasi todo o Brasil.

"Sendo bem difficil e perigosa a navegação do Alto Tapajóz por ser necessario transpor com frequencia grandes cachoeiras, penso que tudo ficaria resolvido satisfactoriamente com a construcção de estradas de rodagem nas margens direita e esquerda do rio, sendo a primeira a partir da ilha de São Luiz, que se estenderia até Pimental ou ainda até mais acima, o que evitaria a navegação pelas temiveis cachoeiras até a Burburé. Outras estradas poderiam ser feitas, taes como nos trechos que vão do logar Lua Nova ao Igarapé do Rato, de Maloca a Airy, na margem direita do rio.

"Na margem esquerda, a estrada de rodagem do local denominado Paraiso ao porto da Prainha, o que evitaria o perigoso Chucarão, encachoeirado e secco, que tantos prejuizos tem causado a muitos daquelles que por elle tem trafegado.

"Houvesse mais facilidade de transporte no Alto Tapajóz, as rendas publicas augmentariam de modo consideravel, uma vez que a região produz com abundancia estraordinaria a borracha, o caucho, o cacáo, o guaraná, a balata, o café, a canna de assucar, o milho, o arroz, o feijão, oleos vegetaes de variadissimas especies, o cumarú, o murumurú, madeiras as mais preciosas para todas as construcções, a salsa, oleo de copahyba, etc., etc.

"E muito mais produziria se existisse, com a facilidade de transporte, uma população capaz e sufficiente, porque a exploração cresciria com a cultura, exploração de tudo que é proprio nas zonas tropicaes.

"Sendo todo o Tapajóz rico em tudo, é tempo do Governo Federal vir em auxilio da região tão privilegiada, dos seus habitantes e de todos aquelles que têm interesses nesse esquecido pedaço do Brasil"

As viagens contractuaes da linha do Alto Tapajóz têm sido executadas, desde 1° de setembro de 1925 até hoje, pelas lanchas *Aida* e *Beatriz*, de propriedade do contractante, respectivamente com 16 e 7 toneladas de carga.

Em 1925, foram effectuadas quatro viagens redondas da linha, a ellas correspondendo a subvenção de 12:000$; no anno passado foram realizadas todas as viagens contractuaes, no total de doze, cabendo ao concessionario a subvenção total de 36:000$000.

O contractante ainda não recolheu as quotas de fiscalização semestraes relativas ao anno passado, que importam no total de réis 1:200$000.

Os dados estatisticos referentes ao serviço executado nos annos de 1925 e 1926, só agora obtidos, são os seguintes:

	1926	1925
Navios em trafego	2	2
Tonelagem bruta	26	26
" liquida	21	21
" de carga	23	23
Viagens realizadas	12	4
Dias de viagem	263	70
Milhas navegadas	2.840	1.280
Consumo de combustivel — Gazolina, litros	6.984	2.412
Consumo de combustivel — Kerozene, litros	13.788	3.744
Consumo de lubrificante — Litros	864	288
" " estopa — Kilos	65	14
Transporte de passageiros — De primeira classe	56	11
Transporte de passageiros — De terceira classe	83	21
Transporte de cargas — Numero de volumes	1.837	620
Transporte de cargas — Peso em kilos	90.035	33.900
Transporte de animaes — Numero	—	—
Receitas de trafego — De passagens	5:151$000	1:385$000
" " " — De cargas	25:575$800	10:730$000
" " " — Diversas	185$600	$
" " " — De animaes	$	$
" " " — Total	30:909$400	12:115$000
Quotas de subvenção	36:000$000	12:000$000
Renda bruta total	66:909$400	24:115$000
Despesas de custeio	71:981$400	25:504$000
Deficit	5:072$000	1:389$000

ANTONIO MENDES PEIXOTO

Com Antonio Mendes Peixoto foi contractado o serviço de navegação da linha dos Autazes, em virtude do resultado da concurrencia publica para a sua adjudicação, realizada em fins de 1924, por esta Inspectoria, com fundamento no art. 97, n. XXVI, da lei n. 4.632, de 6 de janeiro de 1923, revigorado pelo art. 228 da lei n. 4.793, de 7 de janeiro daquelle anno.

A concessão foi outorgada pelo decreto n. 16.742, de 31 de dezembro de 1924, e mediante o termo de contracto de 3 de fevereiro de 1925 e termo de additamento de 30 de abril do mesmo anno, registrado pelo Tribunal de Contas em 22 de maio subsequente.

O serviço contractual, que foi iniciado em 1° de julho de 1925, comprehende a execução de duas viagens redondas mensaes entre Manáos et Castello, com escalas por Bôa Fé, Amatary, Bocca do Autaz, Bom Futuro, Ianá-Assú, S. Joaquim, Coapiranga, Japehin, Panamá, Nancy, Bararuá, Pantaleão, S. Longuinho, Piratininga, Santa Maria, S. José, Barreirinha, Campo Alegre, e outros portos intermediarios, em caso de necessidade

Para a sua execução foram acceitas a lancha *Cauré* e os batelões *Xiburena* e *Engeitado*, de propriedade do concessionario, que se obrigou a substituil-os por outros de caracteristicas determinadas no contracto, dentro do prazo de um anno. Em virtude, porém, de decisão transmittida pelo officio n. 53, de 28 de julho de 1926, foi autorizada a substituição do batelão *Engeitado* pelo de nome *Amatary*, bem como dilatado o prazo acima referido, até o momento em que o Governo julgue conveniente o cumprimento integral da disposição contractual a que elle se refere.

No anno proximo passado, foram effectuadas as viagens do contracto, com observancia do horario provisorio em vigor, percebendo o contractante integralmente a respectiva subvenção, no total de 48:000$ e á razão de 2:000$ por viagem.

Nas 24 viagens redondas realizadas, com o percurso de 15.600 milhas, foram transportados 729 passageiros de 1ª classe e 339 de 3ª, bem como 1.154.595 kilos de carga; a receita, inclusive a subvenção, attingiu a 107:289$120, contra o total de 99:729$200, importancia do custeio respectivo, resultando o saldo de 7:559$920, na exploração do serviço

No trafego foram empregadas as lanchas *Cauré* e *Diana*, esta em substituição daquella, em uma das viagens, e o batelão *Amatary*, de 85 toneladas, conduzido a reboque.

Pelo concessionario foram recolhidas as quotas de fiscalização semestraes relativas ao anno passado, no total de 1:200$000.

O movimento geral do trafego em 1926, comparativamente com o do 2° semestre do anno anterior, foi o seguinte:

	1926	1925
Navios em trafego......................	2	1
Tonelagem bruta........................	61	21

Tonelagem liquida	45	45
" de carga	—	—
Numero de viagens	24	12
Dias de viagens	192	75
Milhas navegadas	15.600	7.800
Consumo de combustivel — Carvão, kilos	—	—
" " " — Lenha, kilos	1.756.000	670.000
Consumo de lubrificante — Litros	1.032	436
Consumo de estopa — Kilos	24	13
Transporte de passageiros — De 1ª classe	729	296
Transporte de passageiros — De 3ª classe	339	108
Transporte de cargas — Numero de volumes	27.583	1.506
Transporte de cargas — Peso em kilos	1.154.595	46.720
Transporte de animaes — Numero	146	64
Receitas de trafego — De passagens	10:370$000	3:733$000
" " " — De cargas	41:310$120	2:408$490
" " " — De animaes	1:461$000	786$000
" " " — Diversas	6:148$000	4:991$000
" " " — Total	59:289$120	11:918$490
Quotas de subvenção	48:000$000	24:000$000
Renda bruta total	107:289$120	35:918$490
Despesas do custeio	99:729$200	36:414$300
Renda liquida	7:559$920	—
Déficit	—	495$810

ALBERTO ENGELHARD

Era concessionario do serviço de navegação entre Belém e Soure e Cachoeira, em virtude do decreto n. 16.741, de 31 de dezembro de 1924, termo do contracto de 3 de fevereiro de 1925 e termo de additamento de 30 de abril do mesmo anno, registrados pelo Tribunal de Contas em 22 de maio subsequente.

O serviço contractual, obtido em concurrencia publica realizada por esta Inspectoria, com fundamento no art. 97, n. XXVI, da lei n. 4.632, de 6 de janeiro de 1923, revigorado pelo art. 228 da lei n. 4.793, de 7 de janeiro de 1924, constava de uma viagem semanal entre aquelles portos, e só foi iniciado em 1° de agosto do anno proximo passado, depois de imposta ao concessionario uma multa de 3:000$, por não tel-o feito no prazo determinado pelo contracto, multa essa posteriormente relevada.

O concessionario, na mesma occasião em que deu inicio ao serviço, requereu ao Governo a rescisão do contracto, allegando impossibilidade material de proseguir na sua execução, por tel falhado um

auxilio que esperava obter do Governo do Estado do Pará, interessado nas viagens em questão, que revestem um caracter nitidamente municipal, pois que Soure e Cachoeira são praias de banho utilizadas pela população de Belém do Pará. Informado favoravelmente por esta Inspectoria, e deferido o requerimento do concessionario, foi lavrado o decreto de rescisão, de n. 17.607, de 24 de dezembro de 1926, cujo termo ainda não foi por elle assignado, apezar de chamado para fazel-o.

O serviço foi executado com os vapores *Iracema* e *Valparaizo*, cujas caracteristicas são as seguintes:

NOMES	LOTAÇÃO DE PASSAGEIROS		TONELAGEM		
	1ª	3ª	Bruta	Liquida	De carga
1 — "Iracema"	42	200	433	294	250
2 — "Valparaizo"	42	200	427	291	250
Totaes	—	—	860	585	500

Da subvenção contractual de 60:000$ annuaes, recebeu apenas o concessionario a importancia de 26:538$458, correspondente ás 23 viagens executadas no periodo de agosto a dezembro. Foi recolhida, no devido tempo, a quota de fiscalização relativa ao 2º semestre do anno passado, na importancia de 900$000.

O quadro abaixo mostra o movimento de trafego correspondente ao periodo de 1 de agosto a 31 de dezembro de 1926:

Navios em trafego	2
Tonelagem bruta	860
" liquida	585
" de carga	500
Numero de viagens	23
Dias de viagem	71
Milhas navegadas	4.600
Consumo de combustivel — Carvão, kilos	—
Consumo de combustivel — Lenha, kilos	1.022.000
Consumo de lubrificantes — Litros	468
" " estopa — Kilos	47

Transporte de passageiros — De primeira classe	3.929
Transporte de passageiros — De terceira classe	8.477
Transporte de cargas — Numero de volumes	2.447
Transporte de cargas — Peso em kilos	121.930
Transporte de animaes — Numero..	4
Receitas de trafego — De cargas	2:641$200
Receitas do trafego — De passagens..	52:934$000
" " " — Do animaes ..	36$000
" " " — Diversas	6$000
" " " — Total	55:617$200
Quotas de subvenção.............	26:538$458
Renda bruta total..................	82:155$658
Despesas de custeio..............	79:410$000
Renda liquida	2:745$658

COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR DO MARANHÃO

De propriedade do Governo do Estado do Maranhão, executa o serviço de navegação costeira, contractado com o mesmo Governo, por termo de 29 de dezembro de 1922, celebrado em virtude do decreto n. 15.734, de 13 de outubro do mesmo anno.

Esse serviço consta das seguintes linhas e viagens:

1) — *Linhas do Norte* — Uma viagem mensal entre S. Luiz e Belém, com escalas por Pinheiro, Guimarães, Curupú, Tury-Assú, Carutapera, Vizeu e Bragança.

2) — *Linha do Centro* — Uma viagem mensal entre S. Luiz e S. Bento, com escalas por Alcantara.

3 — *Linhas do Sul* — Uma viagem mensal entre S. Luiz e Natal, que poderá ser prolongada até Recife e será elevada para duas, sem augmento de subvenção, logo que a Companhia adquira novas unidades, com escalas por Barreiras, Tutoya, Amarração, Camocim, Acarahú, Fortaleza, Massoró e Macau.

Dispondo unicamente, na época da celebração do contracto, dos vapores *Cururupú e Tury-Assú*, que necessitavam de grandes concertos, o Governo do Estado, para realizal-os, entrou em accôrdo com a Companhia Nacional de Navegação Costeira, que effectuou as respectivas obras nos seus estaleiros da Ilha do Vianna e pssou a executar o serviço contractado, mediante procuração do mesmo Governo, sendo dados áquelles vapores os novos nomes de *Itaperucú* e *Itapena*."

Por motivo dos reparos que, ás vezes, necessitam e que têm sido realizados nos citados estaleiros, nesta Capital, e por não dispor a Companhia de um navio de reserva, que possa ser utilizado nessa eventualidade, dá ella lugar á suppressão de viagens de contracto, como succedeu no anno passado, em que, com autorização do Governo, deixaram de ser effectuadas as viagens das linhas do Norte e do Centro, correspondentes aos mezes de março e junho, e as de volta dos mezes de fevereiro e maio e de ida dos mezes de abril e julho, da linha do Sul.

O numero de viagens, o percurso em milhas e os transportes effectuados pelos vapores da Companhia no anno passado, nas linhas em questão, unicas em trafego, foram os seguintes:

LINHAS	VIAGENS	MILHAS	PASSAGEIROS		CARGAS — Kilos
			1ª classe	3ª classe	
Norte	10	13.575	827	690	2.146.944
Centro	10	700	437	352	—
Sul	10	17.699	1.880	1.756	6.767.992
Totaes	30	31.974	3.144	2.798	8.914.936

A esses transportes correspondem os dados abaixo, relativos aos resultados da exploração do trafego, estando incluida na receita a subvenção:

LINHAS	RECEITA	CUSTEIO	SALDO	DEFICIT
Norte	347:049$786	398:779$240	—	51:729$454
Centro	14:667$860	11:831$413	2:836$447	—
Sul	677:927$507	401:443$075	276:484$432	—
Totaes	1.039:645$153	812:053$728	227:591$425	—

O material fluctuante em trafego foi o seguinte:

NOMES	LOTAÇÃO DE PASSAGEIROS		TONELAGEM		
	1ª	3ª	Bruta	Liquida	De carga
1 — "Itapecurú"............	40	100	759	445	600
2 — "Itapena"..............	40	100	758	440	600
Totaes...........	—	—	1.517	885	1.200

Correspondente ás viagens effectuadas, recebeu a Companhia no anno passado a subvenção de 266:642$080, tendo recolhido as respectivas quotas de fiscalização do contracto, no total de 6:000$000.

O movimento de trafego dos vapores nesse anno, comparadamente com o do anno anterior, foi o seguinte:

	1926	1925
Navios em trafego..............	2	2
Tonelagem bruta	1.517	1.517
" liquida	885	885
" de carga	1.200	1.200
Numero de viagens.............	30	35 ½
Dias de viagem	520	626
Milhas navegadas	31.975	37.943
Consumo de combustivel — Carvão, kilos	2.648.800	3.577.000
Consumo de combustivel — Lenha, kilos	246.125	111.000
Consumo de lubrificantes — Litros	3.298	4.208
" " estopa — Kilos.....	540	580
Transporte de passageiros — De primeira classe	3.144	3.368
Transporte de passageiros — De terceira classe	2.798	2.826
Transporte de cargas — Numero de volumes	140.340	194.542
Transporte de cargas — Peso em kilos	8.914.936	12.494.241
Transporte de animaes — Numero	44	66
Receitas de trafego—De passagens	170:689$132	162:865$505
" " " — De cargas...	562:978$090	669:341$525
" " " — De animaes..	666$000	2:127$200
" " " — Diversas	38:669$851	62:841$225
" " " — Total	773:003$073	897:175$455

Quotas de subvenção...........	266:642$080	305:486$468
Renda bruta total..............	1.039:645$153	1.202:661$923
Despesas de custeio............	812:053$728	1.059:846$219
Renda liquida	227:591$425	142:815$704

EMPRESA LLOYD MARANHENSE

E' cessionaria do serviço de navegação dos rios Itapecurú, Mearim, Pindaré e Munin, no Estado do Maranhão, por termo de contracto lavrado em 8 de maio de 1924, em virtude do decreto n. 16.402, de 12 de março do mesmo anno.

O serviço em questão consta das seguintes linhas e viagens:

1) *Linha do Itapecurú* — Duas viagens mensaes entre S. Luiz e Caxias, com escalas por Pirapemas, Coroatá, Monte Alegre e Codó.

2) *Linha do Mearim* — Uma viagem mensal entre S. Luiz e Pedreiras, com escalas por Bacabal e S. Luiz Gonzaga.

3) *Linha do Pindaré* — Uma viagem mensal entre S. Luiz e Engenho Central, com escalas por Barro Vermelho e Monção.

4) *Linha do Munin* — Uma viagem mensal entre S. Luiz e Morros, com escalas por Icatú.

O trafego contractual, que fôra perturbado em fins do anno de 1925, em consequencia de requisição dos vapores da Empreza pelo Governo Federal, afim de conduzirem tropas enviadas contra os rebeldes remanescentes da revolução de S. Paulo, normalizou-se no anno passado, tendo sido effectuadas todas as viagens contractuaes das citadas linhas e, além dellas, outras em caracter extraordinario, entre S. Luiz e diversos pontos de escala das linhas dos rios Itapecurú e Mearim.

O numero de viagens, o percurso em milhas e os de transportes effectuados nas diversas linhas em trafego no anno passado assim se discriminam:

LINHAS	VIAGENS	MILHAS	PASSAGEIROS		CARGA — kilos
			1ª classe	3ª classe	
Itapecurú......................	24	13.248	186	95	4.017.844
Mearim..........................	12	6.648	157	110	1.203.701
Pindaré..........................	12	1.920	393	265	1.065.233
Munim	12	1.680	23	3	735
Itapecurú (Viagens extraordinarias)......................	19	8.109	83	28	2.358.610
Mearim (Viagens extraordinarias)......................	17	7.252	109	64	2.760.720
Totaes........................	95	38.857	951	565	11.406.844

Os resultados obtidos na exploração do trafego foram:

LINHAS	RECEITA	CUSTEIO	SALDO	DEFICIT
Itapecurú..............	343:657$020	149:900$410	193:756$610	
Mearim...............	131:750$370	65:610$940	66:139$430	
Pindaré...............	65:600$540	42:697$180	22:903$360	
Munim...............	7:643$050	10:259$540	—	2:616$490
Itapecurú (Viagens extraordinarias)........	164:885$680	89:456$310	75:429$370	
Mearim (Viagens extraordinarias)........	180:424$340	93:725$590	86:698$750	
Totaes............	893:961$000	451:649$970	442:311$030	2:616$490

Estiveram em trafego os seguintes navios, dos quaes os tres primeiros pertencentes á Companhia Fluvial Maranhense e cujo emprego no serviço contractual foi autorizado por esta Inspectoria:

NOMES	LOTAÇÃO DE PASSAGEIROS		TONELAGEM		
	1ª	3ª	Bruta	Liquida	De carga
1 — "Barão de Grajahú"...	30	20	150	105	120
2 — "Gonçalves Dias".....	20	13	50	40	30
3 — "Ruy Barboza"........	25	15	72	62	70
4 — "Santo Antonio".......	20	15	34	26	34
5 — "S. José"............	30	20	180	141	180
6 — "S. Paulo"...........	25	15	50	46	50
7 — "S. Pedro"...........	15	10	30	20	30
Totaes.................	—	—	566	4	514

Além desses vapores, estiveram em trafego, por elles rebocadas, as lanchas de carga *Amazonense* (92 toneladas); *Caxiense* (100 toneladas); *Cearense* (90 toneladas); *Codoense* (62 toneladas); *Fluminense* (152 toneladas); *Guanaré* (60 toneladas); *Magalhães de Almeida* (40 toneladas); *Maranhense* (92 toneladas); *Paraense* (90 toneladas); *Pedreirense* (130 toneladas); *Piauhyense* (126 toneladas); *Rio Grandense* (90 toneladas); e *Rosariense* (170 toneladas).

Pela execução das viagens contractuaes, recebeu a Empreza, no anno passado, a subvenção de 99:858$000. Foram por ella recolhidas as respectivas quotas de fiscalização semestraes, no total de 2:400$000.

O quadro a seguir contém os dados estatisticos do movimento de trafego dos vapores da Empreza, nos annos de 1925 e 1926.

	1925	1926
Navios em trafego	7	4
Tonelagem bruta	566	294
" liquida	440	233
" de carga	514	294
Numero de viagens	96	67
Dias de viagens	1.143	756
Milhas navegadas	38.857	26.180
Consumo de combustivel — Carvão, kilos	—	—
Consumo de combustivel — Lenha, kilos	5.882.100	3.964.860
Consumo de lubrificante — Litros	4.856	3.446
" de estopa — kilos	474	370
Transporte de passageiros — De primeira classe	951	662
Transporte de passageiros — De terceira classe	565	409
Transporte de cargas — Numero de volumes	196.399	142.929
Transporte de cargas — Peso em kilos	11.406.844	8.245.300
Transporte de animaes — Numero	—	—
Receitas de trafego — De passagens	48:077$530	31:298$920
" " " — De cargas	743:025$470	503:885$120
" " " — De animaes	$	$
" " " — Diversas	3:000$000	$
" " " — Total	794:103$000	535:184$040
Quotas de subvenção	99:858$000	91:528$000
Renda bruta total	893:961$000	626:712$040
Despezas de custeio	451:649$970	326:261$870
Renda liquida	442:311$030	300:450$170

EMPREZA FLUVIAL PIAUHYENSE

De propriedade, primitivamente, da firma Oliveira Pearce & C., executou, no anno passado, o serviço de navegação do Alto Parnahyba e do rio das Balsas, de que era concessionaria a referida firma,

por termo de contracto de 20 de maio de 1920, lavrado em virtude do decreto n. 14.069, de 19 de fevereiro do mesmo anno. Esse contracto, cujo prazo expirou em 30 de junho de 1925, foi prorogado, em caracter provisorio, até 31 de dezembro do mesmo anno, pelo aviso n. 76, de 7 de julho de 1925. Subsequentemente, por aviso n. 37, de 20 de maio de 1926, foi autorizado o proseguimento do serviço, a titulo precario, durante o anno passado.

Comprehendia esse serviço a execução de viagens nas seguintes linhas:

1) *Linha do Urussuhy a Floriano* — Duas viagens mensaes entre esses portos, com escalas por Manga, Barão de Grajahú, S. João dos Patos, Nova York, Porto Alegre e Fóz do Balsas.

2) *Linha de Urussuhy a Victoria* — Dezoito viagens annuaes entre esses portos, com escalas por Remanso, Santo Estevão e Santa Philomena, á razão de uma viagem mensal nos mezes da vazante (maio a outubro) e duas mensaes nos mezes da cheia (novembro a abril).

3) *Linha do Urussuhy a Santo Antonio do Balsas* — Uma viagem mensal entre esses portos, com escalas por Fóz do Balsas, Felix e Loreto.

O trafego contractual, que em 1923 se desorganizara, devido a desintelligencias entre os socios da Empreza, e que fôra normalizado no anno subsequente, assim se mantendo em 1925, soffreu em fins desse anno e principios do anno passado nova perturbação por motivo da requisição dos vapores da Empreza para effectuarem o transporte das tropas enviadas contra os revoltosos que operavam nos Estados do Piauhy e do Maranhão.

Deixaram, em consequencia, de ser effectuadas cinco viagens na linha de Urussuhy a Floriano (duas em fevereiro, uma em maio, uma em junho e uma em julho), tres na linha de Urussuhy a Victoria (duas em janeiro e uma em março), e uma na de Urussuhy a Santo Antonio do Balsas (a do mez de janeiro).

O numero de viagens, o percurso em milhas e o transporte effectuado pelos vapores nas diversas foi o seguinte:

LINHAS	VIAGENS	MILHAS	PASSAGEIROS		CARGAS — kilos
			1ª classe	3ª classe	
Urussuhy a Floriano............	19	6.878	60	24	34.999
Urussuhy a Victoria............	15	7.200	35	45	38.577
Urussuhy a Santo Antonio do Balsas........................	11	3.316	24	18	43.087
Totaes........................	45	17.394	119	87	116.667

A esse trafego corresponderam as receitas, inclusive subvenção, os custeios e os saldos abaixo discriminados:

LINHAS	RECEITA	CUSTEIO	SALDO
Urussuhy a Floriano....................	25:494$300	20:098$600	5:395$700
Urussuhy a Victoria....................	35:710$100	26:592$340	9:117$760
Urussuhy a Santo Antonio do Balsas.....	21:715$225	17:340$900	4:374$325
Totaes	82:919$625	64:031$840	18:887$785

Estiveram em trafego os seguintes vapores:

NOMES	LOTAÇÃO DE PASSAGEIROS		TONELAGEM		
	1ª classe	3ª classe	Bruta	Liquida	De carga
1 — "Antonino Freire".....	10	10	56	26	26
2 — "Joaquim Cruz".......	10	10	56	26	26
3 — "Quinze de Novembro".	10	10	54	25	20
Totaes...............	—	—	166	77	72

Em maio, occorreu o naufragio do vapor *Antonino Freire*, que salvo depois e convenientemente reparado, voltou ao trafego, em novembro.

Correspondente ás viagens effectuadas no anno passado, recebeu a Empreza a subvenção de 62:752$425.

Recolheu ella, no devido tempo, as respectivas quotas de fiscalização, no total de 2:400$000

Comparadamente com o de 1925, figura a seguir o movimento do trafego no anno transacto:

	1926	1925
Navios em trafego...................	3	3
Tonelagem bruta	166	166

Tonelagem liquida	77	77
" carga	72	72
Numero de viagens	45	50
Dias de viagens	459	645
Milhas navegadas	17.394	20.400 ½
Consumo de combustivel — Carvão, kilos	—	—
Consumo de combustivel — Lenha, kilos	5.535.379	4.609.229
Consumo de lubrificante — Litros	711	628
" " estopa — kilos	529	483
Transporte de passageiros — De primeira classe	119	111
Transporte de passageiros — De terceira classe	87	130
Transporte de cargas — Numero de volumes	3.658	5.066
Transporte de cargas — Peso em kilos	116.663	225.233
" " animaes — Numero	—	—
Receita de trafego — De passagens	5:939$800	6:023$920
" " " — De cargas	14:185$200	9:365$800
" " " — De animaes	$	$
" " " — Diversas	42$200	2:584$000
" " " — Total	20:167$200	17:973$720
Quotas de subvenção	62:752$425	67:834$425
Renda bruta total	82:919$625	85:808$145
Despezas de custeio	64:031$840	69:748$700
Renda liquida	18:887$785	16:059$445

EMPREZA DE NAVEGAÇÃO FLUVIAL DO BAIXO S. FRANCISCO

Pertence á firma Peixoto & C., da praça de Penêdo, e executa o serviço de navegação do Baixo S. Francisco, de que é concessionaria a mesma firma, por termo de contracto de 24 de junho e termo additivo de 6 de novembro de 1920, firmados em virtude do decreto numero 14.203, de 4 de junho do mesmo anno.

Expirado, em 26 de novembro de 1925, o prazo contractual, foi autorizado o proseguimento do serviço, a titulo precario, até 31 de *dezembro do anno proximo passado, pelo Aviso n.* 18, *de* 12 *de março* do mesmo anno.

Requerida pelo concessionario, no começo deste anno, nova prorogação, foi a petição indeferida, sob o fundamento de fallecer competencia á autoridade administrativa para conceder indefinidamente prorogações a contractos desta natureza, cujo prazo de duração foi fixado pelo Poder Legislativo.

Logo a seguir, entretanto, logrou approvação do Cngresso um projecto mandando prorogar até 31 de dezembro de 1931 o prazo do contracto primitivo, o que se converteu na lei n. 5.187, de 9 de junho do corrente anno.

O serviço contractual, objecto da concessão primitiva, em vigor no anno passado e mantido em virtude das prorogações acima citadas, consta de uma viagem semanal na linha do Baixo S. Francisco, entre Penedo e Piranhas, com escalas por Propriá, Collegio, S. Braz, Porto da Folha, Bello Monte, Traipú, Curral de Pedras e Villa de Pão de Assucar.

O trafego, nessa linha, foi executado com regularidade, em 1926, tendo apenas deixado de ser effectuadas as viagens de 1 a 15 de março, por ter sido requisitado pelo Ministerio da Guerra o vapor que deveria realizal-as.

Foram effectuadas 50 viagens, com o percurso de 10.300 milhas, sendo transportados 4.737 passageiros de 1ª classe e 5.868 de 3ª, e 143.479 kilos de carga; a receita das viagens, inclusive a subvenção, importou em 135:503$010, contra o custeio de 104:591$800, do que resultou o saldo de 30:911$210.

A' frota da Empreza foi incorporado o novo vapor *Penedo*, mandado construir na Inglaterra, e cujos planos já haviam sido approvados, conforme communicação transmittida a esta Inspectoria, por officio n. 192, de 10 de dezembro de 1925, da Directoria Geral de Contabilidade. Esse vapor entrou em trafego, realizando a sua primeira viagem em 26 de julho, tendo substituido o de nome *Commendador Peixoto*, que foi retirado do serviço da linha.

A capacidade de transporte de ambos está a seguir indicada:

NOMES	LOTAÇÃO DE PASSAGEIROS		TONELAGEM		
	1ª classe	3ª classe	Bruta	Liquida	De carga
1 — "Commendador Peixoto".	40	100	192	144	120
2 — "Penêdo"..............	32	40	154	83	155
Totaes...............	—	—	346	227	275

Recebeu a Empreza pelas viagens contractuaes effectuadas no anno passado, a subvenção de 96:150$500 e recolheu no devido tempo as quotas do fiscalização semestraes, no total de 1:200$000.

O movimento do trafego de 1926, comparadamente com o do anno anterior, foi o seguinte:

	1926	1925
Navios em trafego	2	1
Tonelagem bruta	346	192
" liquida	227	144
" de carga	275	120
Numero de viagens	50	52
Dias de viagens	200	212
Milhas navegadas	10.300	10.712
Consumo de combustivel — Carvão, kilos	—	—
Consumo de combustivel — Lenha, kilos	2.107.000	2.183.000
Consumo de lubrificantes — litros	1.024	1.075
" " estopa — kilos	598	612
Transporte de passageiros — De primeira classe	4.737	5.940
Transporte de passageiros — De terceira classe	5.868	8.201
Transporte de cargas — Numero de volumes	2.623	3.987
Transporte de cargas — Peso em kilos	143.479	234.535
Transporte de animaes — Numero	—	—
Receitas de trafego — De passagens	37:651$810	51:318$480
" " " — De cargas	1:440$400	2:313$200
" " " — De animaes	$	$
" " " — Diversas	260$300	247$700
Total	53:879$580	39:352$510
Quotas de subvenção	96.150$500	99:996$520
Renda bruta total	135:503$010	153:876$100
Despezas de custeio	104:591$800	105:796$100
Renda liquida	30:911$210	48:080$000

EMPREZA VIAÇÃO DO S. FRANCISCO

Pertencente ao Estado da Bahia, executa o serviço de navegação do rio S. Francisco, de que é concessionario o Governo desse Estado, por termo de contracto de 12 de fevereiro de 1925, lavrado em virtude do decreto n. 16.743, de 31 de dezembro de 1924, que renovou a primitiva concessão, outorgada pelo decreto n. 9.963, de 26 de dezembro de 1912, e termo de 29 de fevereiro de 1913, cujo prazo, expirado em 14 de janeiro de 1924, foi prorogado até a data da renovação, de modo a não haver interrupção do serviço.

O serviço de navegação do rio S. Francisco, bem como a execução do contracto celebrado com o Governo da Bahia, fôra por este arrendado ao Sr. Manoel Sabino dos Santos, em virtude de escriptura lavrada em 9 de dezembro de 1921 e approvada pelo decreto estadual

n. 2.714, de 10 do mesmo mez e anno, acto a que precedeu a indispensavel autorização do Governo Federal, na fórma do contracto, e que foi concedida pelo decreto n. 15.005, de 15 de setembro de 1921.

Pelo decreto n. 3.924, de 26 de maio de 1925, e mediante escriptura publica de 27 do mesmo mez e anno, actos esses approvados pela lei n. 1.803, de 23 de julho subsequente, do Congresso Legislativo do Estado, foi transferido o arrendamento ao Dr. Geraldo Rocha, ou empreza que organizasse, tendo o Governo Federal approvado essa transferencia com a expedição do decreto n. 17.074, de 21 de outubro de 1925.

Pelo novo arrendatario foi depois constituida a S. A. Industria e Viação do S. Francisco, com o objectivo de explorar o serviço contractual e outros emprehendimentos tendentes ao desenvolvimento agricola, industrial e commercial da zona servida por aquelle rio.

A subvenção contractual primitiva, na importancia de 300:000$ annuaes, foi mantida no novo contracto, applicada ás mesmas linhas anteriores, isto é, a de Joazeiro a de Pirapora e a de Pirapora a Januamas foi instituida a obrigatoriedade de realização das viagens das linhas dos affluentes do S. Francisco (Grande, Corrente, Preto e Carinhanha), que eram, sob o antigo regimen da concessão, effectuadas em caracter extraordinario e segundo os interesses da Empreza.

Segundo a clausula contractual respectiva, o serviço consta das seguintes linhas e viagens:

1) *Linha Joazeiro-Pirapora* — Quatro viagens redondas mensaes, com escalas obrigatorias por Casa Nova, Santa Sé, Pilão Arcado, Xiquecado, Xique-Xique, Icatú, Barra, Morporá, Bom Jardim, Rio Branco, Lapa, Carinhanha, Manga, Morrinhos, Jacaré, Januaria, S. Francisco, S. Romão, Extrema e Guaicuhy, e facultativas por Oliveira, Riacho das Canôas, Extrema do Urubú, Sitio do Matto, Machado, Pedra de Maria da Cruz e Barra de Paracatú.

2) *Linha Januaria-Pirapora* — Uma viagem redonda mensal, com escalas obrigatorias por S. Francisco, S. Romão, Extrema e Guaicuhy, e facultativas por Pedras de Maria da Cruz e Barra do Paracatú.

3) *Linha Joazeiro-Barreiras* — Duas viagens redondas mensaes, com escalas obrigatorias e facultativas identicas ás da linha Joazeiro-Pirapora, até Barra, e dahi em diante, todas obrigatorias, pelos portos de Boqueirão, Poço Redondo, Campo Largo, Porteiras e Santa Luzia, situados no Rio Grande.

4) *Linha Barra-S. Marcello* — Uma viagem redonda mensal, com escalas obrigatorias por Boqueirão, na confluencia dos rios Grande e Preto, e Santa Rita e Formosa, neste ultimo rio.

5) *Linha Joazeiro-Boa Vista* — Uma viagem redonda mensal, com escalas obrigatorias por Sant'Anna e Curuçá, no rio S. Francisco, a jusante do Joazeiro e nos limites com o Estado de Pernambuco.

6) *Linha Joazeiro-Santa Maria* — Uma viagem redonda mensal, com escalas obrigatorias e facultativas identicas ás da linha Joazeiro-Pirapora, até Sitio do Matto, e dahi em diante, obrigatoria, por Porto Novo, situado no Rio Corrente.

O serviço contractual executado pela Empreza, no anno passado, com excepção da linha Joazeiro-Pirapora, em que o trafego foi mais regular, soffreu grande desorganização, em consequencia da requisição de varios navios pelas autoridades militares, que os empregaram

no transporte de forças e policiamento do rio, em operações contra os revoltosos, notadamente no mez de março, quando essa medida attingiu toda a frota da Empreza.

Deixaram de ser effectuadas, em consequencia, 15 viagens da linha Joaeziro-Pirapora, 12 viagens, isto é, todas as da linha Pirapora-Januaria; cinco viagens da linha Joazeiro-Barreira; 12 viagens, isto é, todas as da linha Barra-S. Marcello; 10 viagens da linha Joazeiro-Boa Vista, e cinco viagens da linha Joazeiro-Santa Maria. Foram, entretanto, effectuadas varias viagens irregulares, para diversos pontos do rio S. Francisco e seus affluentes, segundo as necessidades do momento.

O quadro a seguir discrimina as viagens realizadas nas diversas linhas, o percurso em milhas e os transportes effectuados:

LINHAS	VIAGENS	MILHAS	PASSAGEIROS		CARGAS — kilos
			1ª classe	3ª classe	
Joazeiro-Pirapora............	33	48.840	4.271	5.145	4.286.363
Jaozeiro-Barreiras...........	7	5.964	439	243	909.757
Joazeiro-Santa Maria........	7	6.468	283	215	1.001.221
Joazeiro-Bôa Vista..........	2	324	21	22	4.805
Joazeiro a Pirapora..........	8 1/2	12.580	389	1.478	692.495
Joazeiro-Barreiras...........	3	2.556	74	82	110.742
Joazeiro-Barreira-Pirapora...	2	3.716	46	70	196.092
Joazeiro-Oliveiras-Pirapora..	1	1.480	—	—	—
Joazeiro-Barra-Pirapora.....	1	1.480	22	7	34.638
Joazeiro-Santa Rita..........	3	2.106	80	111	199.385
Joazeiro-Barra...............	7	3.318	55	15	212.328
Joazeiro-Remanso...........	2	436	9	5	9.673
Joazeiro-Bôa Vista-Remanso.	1	380	24	1	1.224
Joazeiro-Bôa Vista-Belém...	1	—	—	—	—
Joazeiro-Formosa............	1	820	59	40	160.106
Joazeiro-Pilão Arcado.......	1	300	—	—	—
Joazeiro-Curuçá.............	1	126	—	—	1.778
Totaes...............	8 1/2	90.894	5.772	7.434	7.820.607

Os resultados da exploração do trafego constam da relação que se segue, estando incluida na receita da linha Joazeiro-Pirapora a respectiva subvenção:

LINHAS	RECEITA	CUSTEIO	SALDO	DEFICIT
Joazeiro-Pirapora........................	837:574$798	574:838$620	262:736$178	
Joazeiro-Barreiras........................	103:605$907	84:835$680	18:770$227	
Joazeiro-Santa Maria....................	94:265$596	84:611$382	9.654$214	
Joazeiro-Bôa Vista.......................	1:343$532	12:125$870	—	10:782$338
Joazeiro-Pirapora........................	123:453$476	171:257$574	—	47:804$098
Joazeiro-Barreiras...................... ..	14:942$521	60:749$400	—	45:806$879
Joazeiro-Barreiras-Pirapora..............	17:712$829	34:235$820	—	16:522$991
Joazeiro-Oliveiras-Pirapora..............	—	63:936$030	—	63:936$030
Joazeiro-Barra-Pirapora..................	3:164$450	9:504$900	—	6:340$450
Joazeiro-Santa Rita.....	22:286$864	37:182$746	—	14:895$882
Joazeiro-Barra...........................	15:548$329	56:519$884	—	40:971$555
Joazeiro-Remanso.........................	461$957	4:078$000	—	3:616$043
Joazeiro-Bôa Vista-Remanso............	629$920	49:525$600	—	48:895$680
Joazeiro-Bôa Vista-Beiém...............	—	17:350$600	—	17:350$600
Joazeiro-Formosa........................	15:219$820	19:534$927	—	4:315$107
Joazeiro-Pilão Arcado...................	—	—	—	—
Joazeiro-Curuçá.........................	44$872	1:609$400	—	1:564$528
Totaes..............................	1.250:254$871	1.281.896$433	—	31:641$562

O material fluctuante de que dispõe a Empreza para a execução do serviço, na sua maioria obsoleto e quasi imprestavel, por sujeito a frequentes e continuados reparos, devido á sua idade, foi augmentado de dois novos vapores, de nomes *Antonio Muniz*, construido na Inglaterra e entregue ao trafepo em dezembro de 1922, e *Barão de Cotegipe*, ex-*Petropolis*, adquirido na Amazon River Steam Navigation Company (1911), Limited, e que, transportado em peças para Joazeiro e ahi montado, começou a trafegar em agosto do anno passado.

Estão ainda em montagem em Joazeiro os vapores *Fernandes da Cunha*, com capacidade para 300 toneladas de carga e adaptado tambem ao transporte de gado, mas não dispondo de accommodações para passageiros, e em Pirapora, o *Olinda*, identico ao *Petropolis*.

Naufragou em 7 de março o vapor *Antonio Olyntho;* não houve felizmente perda total, e o navio se acha em obras para voltar ao serviço.

O material fluctuante em trafego durante o anno passado foi o seguinte:

NOMES	LOTAÇÃO DE PASSAGEIROS		TONELAGEM		
	1ª classe	3ª classe	Bruta	Liquida	De carga
1 — "Alves Linhares".......	15	9	51	36	14
2 — "Antonio Muniz".......	76	30	130	80	80
3 — "Antonio Olyntho'	10	6	41	25	14
4 — "Barão de Cotegipe"....	20	80	160	98	98
5 — "Carinhanha"...........	15	9	39	23	14
6 — "Luiz Vianna"..........	30	15	64	38	35
7 — "Pirapora".............	30	12	71	38	35
8 — "Prudente de Moraes"..	30	16	64	38	35
9 — "Rio Branco"...........	15	9	33	20	14
10 — "Saldanha Marinho"....	9	12	34	20	14
11 — "Severino Vieira".......	10	—	21	13	10
Totaes..................	—	—	708	429	363

A reboque dos vapores, em muitas das viagens por elles effectuadas, trafegaram ainda as lanchas de carga *Formosa* (60 tons.), *Icatú* (75 tons.), *Nona* (35 tons.), *Oitava* (75 tons.), *Primeira* (75 tons.), *Quinta* (35 tons.), *Setima* (42 tons.), *Sexta* (42 tons.) e *Xique-Xique* (75 tons.)

A subvenção paga á Empreza em 1926, pela execução das viagens contractuaes effectuadas, importou em 195:360$000. As quotas de fiscalização semestraes foram recolhidas, no total de 6:000$000.

O movimento de trafego no mesmo anno, comparadamente com o do anno anterior, foi o seguinte:

	1926	1925
Navios em trafego	11	9
Tonelagem bruta........	708	527
" liquida........	429	318
" de carga	363	255
Numero de viagens........	81 1/2	109

	1926	1925
Dias de viagem	2.528	2.824
Milhas navegadas	90.894	109.764
Consumo de combustivel — Carvão, kilos.	—	—
Consumo de combustivel — Lenha, kilos.	16.304.502	15.726.310
Consumo de lubrificantes — Litros	22.295	22.515
" " estopa — Kilos. . . .	520	560
Transporte de passageiros — De primeira classe.	5.772	9.686
Transporte de passageiros — De terceira classe.	7.431	9.375
Transporte de cargas — Numero de volumes	367.790	436.656
Transporte de cargas — Peso em kilos	7.820.607	13.096.903
Transporte de animaes — Numero	173	314
Receita de trafego — De passagens	511:626$405	578:887$635
Receita de trafego — De cargas . .	540:496$950	700:754$630
" " " — De animaes .	2:159$820	1:330$400
" " " — Diversas. . .	611$696	21:236$766
" " " — Total	1.054:894$871	1.302:209$431
Quotas de subvenção.	195:360$000	253:859$898
Renda bruta total	1.250:254$871	1.556:069$329
Despesas de custeio.	1.281:896$433	1.216:195$978
Renda liquida.	—	339:873$351
Deficit	31:641$562	—

NAVEGAÇÃO MINEIRA DO S. FRANCISCO

Em 1918, o Commissariado de Alimentação Publica, em virtude da resolução n. 25, de 9 de dezembro e termo de 31 do mesmo mez e anno, contractou com o engenheiro Octavio Barbosa Carneiro, ou empreza que organizasse, um novo serviço de navegação no rio S. Francisco, em concurrencia com o que ha muito tempo vinha sendo executado pelo Governo do Estado da Bahia, mediante contracto com o Governo Federal e por intermedio da Empreza Viação do S. Francisco, de sua propriedade.

Por esse contracto, forneceu o Commissariado áquelle engenheiro, um navio de passageiros e cargas, o *Wenceslão Braz*, ex-*Maceió*, da Amazon River Steam Navigation Company (1911), Ltd., da qual fôra adquirido, dois rebocadores e varias lanchas e saveiros, além de um auxilio, em dinheiro, de 500:000$, destinado a custear as diversas installações; e, em troca, exigiu a execução de um serviço de navegação não precisamente determinado, porque omittidas as linhas e viagens respectivas, o estabelecimento de trafego mutuo com a Estrada de Ferro Central do Brasil, a installação de armazens e depositos em certos pontos, a construcção

de um estaleiro em Pirapóra e a contribuição, em favor da União, de 5 % da renda bruta do trafego, nos dois primeiros annos, e de 7 %, nos subsequentes.

Gosava ainda o contractante da faculdade de transporte gratuito na Central do Brasil, para todo o material destinado ao serviço, material esse ainda beneficiado com o favor da isenção de direitos, quando importado do estrangeiro.

Logo após á assignatura do contracto, foi pelo contractante incorporada a Companhia Industria e Viação de Pirapóra, á qual transferiu a concessão.

O trafego no rio, durante a vigencia do contracto, foi pouco intenso, sendo as viagens executadas entre Pirapóra, Barra e Lapa e, raras vezes, até Joazeiro.

Pelo decreto n. 16.562, de 23 de agosto de 1924, foi autorizada a celebração de contracto com o Governo do Estado de Minas, para a execução de um serviço de navegação regular no rio S. Francisco, com linhas e viagens definidas, e mediante a subvenção annual de 300:000$; e transferindo-lhe, ao mesmo tempo, os bens de propriedade da União, que faziam parte da concessão primitiva, avaliados em 421:550$, importancia pela qual o Governo do Estado os adquiriria, pagando essa somma em parcellas correspondentes a 50 %, das quotas de subvenção vencidas, até a extincção da divida.

O termo desse contracto foi lavrado em 13 de dezembro de 1924, e o Governo mineiro assumiu a direcção do serviço em 27 de maio do anno seguinte.

Logo a seguir, de accôrdo com o contracto, que estipulava prazo para acquisição de novos navios, afim de reforçar a frota necessaria á execução do serviço, e que se achava reduzida, apenas, a um vapor, o *Wenceslão Braz*, providenciou o Governo de Minas para a construcção de duas unidades na Allemanha, encommendando-as por intermedio do Lloyd Brasileiro. Esses dois novos vapores já foram recebidos, estando montado e em trafego um delles, o *Mello Vianna*, e em montagem o outro, que receberá o nome *Halfeld*.

Effectuou ainda o Governo de Minas a acquisição do vapor *Curvello* e do rebocador *Paracatú*, de propriedade de um particular, que os empregava na navegação do rio Paracatú, aquelle no trecho de Pirapóra a Cachoeira Grande e este entre Cachoeira Grande e Burity, e com os quaes pretende manter e intensificar a navegação desse rio.

O serviço contractual, hoje a cargo do Governo de Minas, consta das seguintes linhas e viagens:

1) **Linha de Pirapóra a Joazeiro** — Tres viagens redondas mensaes, com escalas obrigatorias por Barra do Paracatú, S. Romão, S. Francisco, Januaria, Morrinhos, Manga, Carinhanha, Lapa, Rio Branco, Bom Jardim, Barra, Xique-Xique, Pilão Arcado, Remanso, Casa Nova, e facultativas por Guaicuhy, Extrema, Pedras de Maria da Cruz, Belmonte, Jacaré, Malhada, Sitio do Matto, Riacho das Canôas, Morporá, Icatú, Marrocas, Bôa Vista, Queimadas, Oliveiras, Santa Sé e Pacúa.

2) **Linha de Joazeiro a Manga ou Carinhanha** — Duas viagens mensaes obrigatorias e facultativas da linha anterior, comprehendidas entre os portos extremos acima indicados.

Tendo em conta que o Governo de Minas só dispunha, na occasião da celebração do contracto, de um unico vapor, o já citado *Weneesláo Braz*, prescreveu elle, na clausula VI, que o serviço contractual constaria, apenas, até a recepção dos novos vapores, de uma viagem redonda mensal na linha de Pirapóra a Joazeiro.

Em consequencia, porém, das razões posteriormente apresentadas pelo contractante, foi autorizada, por aviso n. 98, de 9 de setembro de 1925, a realização de duas viagens mensaes entre Pirapóra e Lapa, envez da viagem mensal entre Pirapóra e Joazeiro.

Esse programma provisorio, que vigorou no anno proximo passado, teve a execução prejudicada pela requisição do vapor *Wenceslão Braz* para o serviço de transporte de tropas e de patrulhamento do rio S. Francisco, nas operações contra os revoltosos, de sorte que não puderam ser effectuadas 10 viagens da citada linha, a segunda do mez de fevereiro, as duas mensaes de março a julho e a primeira do mez de agosto, isto é, as comprehendidas no periodo em que o vapor em questão, requisitado, realizou viagens, para Joazeiro e Jacaré.

Recentemente, já em trafego o vapor *Mello Vianna*, requereu o Governo de Minas nova alteração no plano do serviço contractual a executar, de sorte a serem effectuadas com esse vapor as duas viagens mensaes até Lapa, passando o *Wenceslão Braz a* realizar uma viagem mensal até Joazeiro.

Além das viagens obrigatorias effectuadas no anno passado, foram ainda realizadas tres outras em caracter extraordinario, pelo rebocador *Leopoldo de Buhões*, com chatas e reboque, para os portos de Lapa, S. Francisco e Januaria.

O numero de viagens, percurso em milhas e transportes effectuados no anno passado assim se discriminam:

LINHAS	VIAGENS	MILHAS	PASSAGEIROS		CARGAS — Kilos
			1ª classe	2ª classe	
Pirapora a Lapa..............	14	9.408	1.112	1.786	1.443.004
» » » (viagem extraordinaria)...	1	124	4	—	54.547
» » Joazeiro	1	—	87	14	119.953
» » S. Francisco	1	124	2	—	47.330
» » Januaria...........	1	254	—	3	32.082
» » Jacaré............	1	512	41	28	80.701
Totaes	19	10.422	1.246	1.831	1.782.617

Os resultados da exploração do trafego, incluida na receita da linha de Joazeiro a Lapa a respectiva subvenção, constam do quadro a seguir:

LINHAS	RECEITA	CUSTEIO	SALDO	DEFICIT
Pirapora a Lapa........	197:175$750	83:544$600	113:631$150	—
Pirapora a Lapa (Viagem extraordinaria).......	2:059$100	1:759$600	299$500	—
Pirapora a Joazeiro.....	9:179$390	36:264$250	—	27:084$360
» » S. Francisco.	1:800$600	1:095$100	705$500	—
» » Januaria	954$900	1:186$400	—	231$500
» » Jacaré	4:861$400	8:098$400	—	3:237$000
Totaes	216:031$140	131:948$350	84:082$790	—

O material fluctuante em trafego no anno de 1926, foi o seguinte:

NOMES	LOTAÇÃO DE PASSAGEIROS		TONELAGEM		
	1ª	3ª	Bruta	Liquida	De carga
1. "Wencesláu Braz".........	30	60	160	98	93
2. "Leopoldo de Bulhões" (rebocador....................	—	—	28	—	—
Totaes	—	—	188	98	98

Estiveram ainda em trafego duas chatas com capacidade, cada uma, para o transporte de 24 toneladas de carga.

A subvenção devida ao Governo de Minas, correspondente ao serviço contractual realizado no anno passado e calculada pelo percurso em milhas, na base da quota por milha navegada nas linhas estipuladas no contracto, importa em 37:632$, quantia que ainda

não foi paga por falta de verba no orçamento daquelle exercicio, e que deverá soffrer o desconto de 50 % na occasião do recebimento, sendo a respectiva importancia creditada ao Governo do Estado na conta relativa a aquisição de bens acima referida.

Foram recolhidas, no devido tempo, as quotas de fiscalização de contracto, na importancia total de 6:000$000.

O movimento de trafego nos annos de 1925 e 1926, foi o seguinte:

	1926	1925
Navios em trafego	2	2
Tonelagem bruta	188	188
" liquida	98	98
" de carga	98	98
Numero de viagens	19	25
Dias de viagem	346	330
Milhas navegadas	10.422	13.533
Consumo de combustivel — Carvão, kilos	—	—
Consumo de combustivel — Lenha, kilos	668.796	782.965
Consumo de lubrificantes — Litros	1.053	783
" " " — Kilos	113	164
Transporte de passageiros — De primeira classe	1.246	1.506
classe	1.246	1.506
Transporte de passageiros—De terceira classe	1.831	1.781
Transporte de cargas — Numero de volumes	55.629	64.451
Transporte de cargas — Peso em kilos	1.782.617	2.632.405
Transporte de animaes — Numero	—	4
Receitas de trafego — De passagens	104:166$450	106:690$880
" " " — De cargas	74:232$690	123:310$695
" " " — De animaes	—	79$000
" " " — Diversas	—	22$000
" " " — Total	178:399$140	230:102$575
Quotas de subvenção	37:632$000	22:048$000
Renda bruta total	216:031$140	252:150$575
Despesas de custeio	131:948$350	173:025$260
Renda liquida	84:082$790	78:125$315

Os dados relativos ao anno de 1925 referem-se ao trafego total, effectuado sob a administração da Companhia Industria e Viação de Pirapóra (janeiro a maio) e do Governo do Estado de Minas (maio a dezembro).

COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO LLOYD BRASILEIRO

A genese dessa companhia de navegação, que tão grande papel representa na economia do paiz, constituindo a maior organização nacional na industria dos transportes maritimos, se encontra no decreto n. 208, de 19 de fevereiro de 1890, expedido pelo Governo Provisorio, que autorizou a sua constituição, com os elementos de outras companhias de navegação então subvencionadas pela União.

A medida assim sanccionada pelo Governo, e que fôra proposta pelo barão de Jaceguay e outros, surtiu o effeito desejado, e organizou-se a empreza denominada "Lloyd Brasileiro", á qual foram transferidos os contractos que as referidas companhias tinham com o Governo.

O decreto n. 857, de 13 de outubro de 1890, regulou os serviços contractuaes da nova empreza, distribuindo linhas e viagens regulares e concedendo, em retribuição dos serviços de navegação executados, uma subvenção annual até 1.854:200$, além do auxilio de 25:000$ por viagem destinada ao transporte de immigrantes.

Em 1891, passou o Lloyd Brasileiro a constituir uma secção da Empreza de Obras Publicas no Brasil, á qual foi incorporado, com assentimento do Governo, que se traduziu no decreto n. 614, de 2 de outubro de 1891, em virtude do qual foi tambem ligeiramente alterada a organização dos serviços contractuaes de navegação.

Já nessa época, em virtude das acquisições feitas, quasi todas decorrentes da fusão de outras emprezas, a frota do Lloyd se elevava a 66 navios, com 48.289 toneladas brutas.

A nova organização da Empreza durou pouco. Reconheceu-se que era necessario dar-lhe, novamente, a autonomia anterior na gestão dos seus negocios. Reorganizou-se, em consequencia, com a approvação do Governo, dada pelo decreto n. 1.244, de 26 de janeiro de 1893.

Difficuldades financeiras, decorrentes da rapida expansão da sua frota e da grande ampliação dos seus objectivos, aggravada com a revolta de 93 e a quéda do cambio, conduziram o Lloyd a uma situação tal que se impôz a sua reorganização, approvada pelo Governo, que para este fim expediu o decreto n. 1.815 A, de 27 de setembro de 1894, a que, em breve prazo, se seguiu o de n. 1.895 A, de 11 de março de 1895, que sanccionou as modificações feitas nos estatutos da Empreza, afim de pôl-os de accôrdo com a lei das sociedades anonymas.

Novas difficuldades financeiras surgiram depois, e de tal modo se aggravaram no correr do tempo, que o Lloyd foi levado á fallencia, em cujo processo se apuraram contra a massa creditos superiores a 40.000:000$000. Decretado o leilão judicial dos seus bens, a arrematação delles em hasta publica só produziu a quantia de 9.000:000$000.

Constituido em procurador do arrematante, o Banco do Brasil requereu ao Governo autorização para reorganizar os serviços de

navegação, o que foi deferido com a expedição do decreto n. 4.311, de 6 de janeiro de 1902.

Curta ainda foi essa nova phase da administração do Lloyd, pois em principios de 1903, constituia-se a "Companhia Novo Lloyd Brasileiro", com o acervo da antiga empreza.

Precarias permaneciam ainda as condições da nova Companhia, tanto que o Governo, apezar de autorizado pelo Congresso, hesitava em assignar com ella um novo contracto de navegação subvencionada. A sua liquidação se verificou em 1906, e o Banco do Brasil que então dispunha da maioria das acções, 67.000 no total de 67.500 em circulação, vendeu-as por 4.248:000$ á firma de M. Buarque & Comp., que se constituira em commandita, com o capital de 2.000:000$000.

Iniciou-se, então, uma éra de prosperidade da companhia, infelizmente de curta duração.

A firma M. Buarque & Comp. requereu ao Governo autorização para reorganizar radicalmente os serviços de navegação a cargo da companhia, e conseguiu celebrar contracto, em 5 de março de 1906, em virtude do decreto n. 5.903, de 23 de fevereiro do mesmo anno.

A concessão do Governo assegurava á Companhia, pelo prazo de 10 annos, a subvenção annual de 1.300:000$, ouro, eventualmente elevada a 1.663:699$992, quando iniciado o trafego na linha americana.

Em troca, estipulava um magnifico programma de navegação, com linhas e viagens prefixadas e, além de outras obrigações, impunha á Companhia o compromisso de mandar construir uma nova frota para ser empregada no serviço contractado.

Os navios dessa frota, no total de 20 unidades, com 40.127 toneladas brutas, foram de facto encommendados pela Companhia a estaleiros inglezes, e os seus planos foram organizados com tão segura visão do trafego que iriam realizar, que ainda hoje constituem os typos justos e apropriados a esse trafego.

A construcção foi custeada pelo emprestimo de £ 1.100.000, que a Companhia contrahiu com os banqueiros N. M. Rotschild & Co., de Londres, cujo serviço de juros e amortização ficava, pelo contracto, garantido com as quotas de subvenção annuaes, durante o prazo da concessão.

Nova crise financeira conduziu a Companhia á situação de ver penhorados na Inglaterra algumas dessas novas unidades, forçando o Governo a intervir para solucional-a.

E a solução encontrada foi a transformação da sociedade em commandita M. Buarque & Comp. em sociedade anonyma; esta, de facto, se constituiu em dezembro de 1909, sob a denominação de "Lloyd Brasileiro".

Pelo decreto n. 7.771, de 30 de dezembro de 1918, transferiu o Governo á nova Companhia os contractos anteriormente assignados com M. Buarque & Comp., e pelo decreto n. 7.772, da mesma data, prorogou por mais seis annos o prazo desses contractos.

Este ultimo acto alterou, ao mesmo tempo, o programma de linhas e viagens, e prescreveu que a totalidade da subvenção contractual seria applicada ao pagamento dos juros e amortização dos emprestimos anteriores e dos que o Lloyd contrahiria baseado na prorogação do contracto.

De facto, novo emprestimo obteve o Lloyd, com os mesmos banqueiros, na importancia de £ 1.000.000; mas a situação, momentaneamente desafogada, foi se aggravando novamente, até que o Governo se viu obrigado a incorporar os seus bens ao Patrimonio Nacional, para pagamento dos adiantamentos e emprestimos que lhe havia concedido, por intermedio do Banco do Brasil.

O decreto n. 10.387, de 12 de agosto de 1913, traduziu esta medida, e em virtude delle o Governo assumiu a responsabilidade de todo o passivo da Sociedade Anonyma Lloyd Brasileiro, inclusive os seus emprestimos realizados em Londres, ficando com a propriedade de todo o activo.

Passou o Lloyd a ser gerido pelo Ministerio da Fazenda e, por força do aviso n. 16, de 5 de agosto de 1913, do Ministerio da Viação, cessou a fiscalização que esta Inspectoria vinha exercendo desde 1906 sobre os serviços da empreza.

Em 1919, passou o Lloyd para a jurisdicção do Ministerio da Viação, e pelo aviso n. 55 V/1ª, de 10 de outubro desse anno, foi determinado á Inspectoria que voltasse a fiscalizal-o na parte relativa á observancia das disposições do Regulamento da Marinha Mercante e Navegação de Cabotagem, uma vez que os seus vapores continuavam a gosar das regalias e vantagens de paquetes consignadas no art. 157 desse regulamento.

Cumprindo essa determinação, foi por esta Inspectoria restabelecida a fiscalização regulamentar em questão, que durou até principios de 1921, quando o Lloyd passou novamente a constituir uma sociedade anonyma, de accôrdo com o decreto n. 14.577, de 28 de dezembro de 1920.

Em virtude dessa resolução do Governo, formou-se a "Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro", com o fim de explorar os serviços de navegação de cabotagem e transatlantica, com o capital de 30.000:000$, do qual a União subscreveu, em acções, 29.900:000$, seja 99,6 %.

Na nova situação de sociedade anonyma, gosando de favores do Governo Federal, que se traduziam em subvenções e em outros favores e regalias, especialmente os que lhe conferiu o art. 54 da lei n. 4.440, de 31 de dezembro de 1921, inilludivel e compulsoria era a competencia desta Inspectoria para exercer sobre a Companhia a fiscalização determinada no seu regulamento. Essa acção fiscal se manifestou e perdurou, regularmente e mais ou menos attendida pela Companhia, até fevereiro de 1923, quando assumiu a direcção da empreza o commandante Cantuaria Guimarães.

Dessa época em diante, porém, cessou a acção fiscal desta Inspectoria sobre os serviços executados pela Companhia, em consequencia, de um lado, da attitude de demasiada independencia que resolveu manter a nova administração do Lloyd e, de outro, da decisão do meu antecessor nesta Inspectoria, que entendia não lhe

caber a fiscalização da empreza, pela circumstancia de não ter ella contracto com o Governo, apezar de se achar no goso de multiplos favores.

Ao assumir o cargo, e depois de estudar detidamente o assumpto, com o intuito de solucionar tão anomala situação, cheguei á conclusão de que esta Inspectoria não podia e não devia abrir mão da prerogativa que lhe impunha o seu regulamento, que um mal entendido erigira, talvez, em elemento prejudicial á gestão dos negocios do Lloyd, mas que, de facto, se constituia, antes, em valioso auxilio prestado á sua direcção, com o apontar-lhe as falhas do serviço de navegação que estava executando.

Em consequencia, e depois de entendimento com a administração do Lloyd, determinei que novamente se exercesse a fiscalização da Inspectoria sobre os navios da empreza, decorrente das regalias e vantagens de paquete em cujo goso se encontram, e folgo em registrar que essa decisão foi acolhida com a maior bôa vontade pela direcção do Lloyd, que se empenhou em prestigial-a, cumprindo as suas determinações.

E' de justiça salientar, com especial relevo, os serviços que prestou a administração do commandante Cantuaria Guimarães: restaurou o credito do Lloyd; reorganizou os seus serviços, com o cunho pratico e commercial indispensavel á exploração da industria de transportes; promoveu a regularidade e a expansão do trafego dos navios, com crescente augmento das receitas da empreza; e curou do problema da renovação do material fluctuante, com a acquisição de novas unidades para a frota e a exploração efficiente das officinas, diques e estaleiros de Mocanguê.

Sobre os serviços que executou o Lloyd Brasileiro no anno passado, e tendo em conta as relações de independencia que manteve nesse periodo em relação á Inspectoria, só é possivel informar através das estatisticas do seu movimento de trafego, cuja remessa, felizmente, até hoje não soffreu interrupção.

Esses serviços, segundo essa fonte de informação, foram executados nas seguintes linhas de navegação:

1) **Linha do Norte da Europa** — Duas viagens mensaes entre Santos e Hamburgo, com escalas por Rio, Bahia, Recife, Lisbôa, Havre, Antuerpia e Rotterdam, na ida, e Rotterdam, Antuerpia, Havre, Leixões, Lisbôa, Recife, Bahia e Rio, na volta.

2) **Linha de Manáos-Montevidéo** — Duas viagens mensaes entre esses portos, com escalas por Itacoatiara, Obidos, Santarém, Pará, Maranhão, Ceará, Areia Branca, Natal, Cabedello, Recife, Maceió, Bahia, Victoria, Rio, Santos, Paranaguá, S. Francisco e Rio Grande, na ida, e por Rio Grande, Paranaguá, Santos, Rio, Victoria, Bahia, Recife, Ceará, Belém, Santarém, Obidos e Itacoatiara, na volta.

3) **Linha Rio-Manáos** — Viagens esporadicas entre esses portos, com escalas por Victoria, Bahia, Recife, Ceará, Belém, Santarém, Obidos e Itacoatiara, na ida, e Itacoatiara, Obidos, Santarém, Antonio Lemos, Belém, S. Luiz, Ceará, Mossoró, Natal, Cabedello, Recife, Maceió, Bahia e Victoria, na volta; trafegando especialmente nessa linha os vapores que entram ou sahem da linha Manáos-Montevidéo.

4) **Linha Rio-Belém** — Viagens semanaes entre esses portos, com escalas por Bahia, Maceió, Recife, Cabedello, Natal, Ceará e Maranhão, na ida e na volta.

5) **Linha de Sergipe** — Tres viagens mensaes entre Rio ou Santos e Aracajú ou Penedo, com escalas por Victoria, Caravellas, Ilhéos e Bahia.

6) **Linha Rio-Colonia dos Dois Rios** — Viagens mensaes directas.

7) **Linha Rio-Paraty** — Duas viagens mensaes entre esses portos, com escalas por Angra dos Reis, na ida e na volta.

8) **Linha Rio-Laguna** — Duas viagens mensaes, entre esses portos, com escalas por Ubatuba, Caraguatatuba, Villa Bella, S. Sebastião, Santos, S. Francisco, Itajahy e Florianopolis, na ida e na volta.

9) **Linha Rio-Porto Alegre** — Viagens semanaes, entre esses portos, com escalas por Santos, Paranaguá, Florianopolis, Rio Grande e Pelotas, na ida e na volta.

10) **Linha da Lagôa Mirim** — Viagens de cinco em cinco dias, entre Rio Grande e Santa Victoria, com escalas por Pelotas e Jaguarão.

11) **Linha de Matto Grosso** — Viagens mensaes entre Montevidéo e Corumbá, com escalas por Porto Murtinho, Forte Coimbra e Porto Esperança, ainda não regularizado o trafego no anno passado.

Além dessas linhas, que são servidas por navios de passageiros, manteve o Lloyd trafego regular nas seguintes linhas de carga:

12) **Linha de Nova York** — Duas a tres viagens mensaes entre Rio ou Santos e Nova York, com escalas por Victoria, Pará, Nova Orleans, na ida, e Recife e Bahia, na volta.

13) **Linha de Nova Orleans** — Viagens entre Santos e Nova Orleans, com escalas por Rio e Victoria, na ida, e Galveston e Recife, na volta.

14) **Linha de Rosario-Bahia Blanca** — Viagens entre Rio ou Santos e Rosario ou Bahia Blanca, com escalas não fixadas por Paranaguá, S. Francisco ou Buenos Aires.

15) **Linha Recife-Porto Alegre** — Tres viagens mensaes entre esses portos, com escalas por Maceió, Bahia, Rio, Santos, Paranaguá, Rio Grande e Pelotas, na ida, e por Pelotas, Rio Grande, Santos, Rio, Bahia e Maceió, na volta.

16) **Linha Rio-Amarração** — Uma viagem mensal entre esses portos, com escalas por Bahia, Maceió, Recife, Fortaleza e Camocim.

17) **Linha Rio-Areia Branca** — Uma viagem mensal entre esses portos, com escalas por Victoria, Bahia, Maceió, Recife, Cabedello e Natal, na ida, e Recife, Bahia, Victoria e Rio, na volta.

18) **Linha Rio-Paranaguá** — Viagens entre esses portos, directas ou com escalas intermediarias.

19) **Linha Rio-S. Francisco** — Viagens entre esses portos, directas ou com escalas intermediarias.

Finalmente, segundo os interesses do momento, outras viagens irregulares em serviço de cargas foram realizadas no anno passado, para portos estrangeiros e entre portos nacionaes.

A apuração dos dados estatisticos de 1926 permitte organizar

a seguinte relação das viagens realizadas, milhas percorridas e transportes effectuados nas diversas linhas:

LINHAS	VIAGENS	MILHAS	PASSAGEIROS				CARGAS — Kilos
			1ª classe	2ª classe	3ª classe	Classe Interm.	
LINHAS REGULARES							
Serviço de passageiros							
Norte da Europa (Santos-Hamburgo	22	268.963	6.623	557	12.444	445	132.067.146
Manáos-Montevidéo	26	228 032	10.489	865	12.406	53	135.258.953
Rio-Manáos	11 1/2	69.173	3.511	346	4.510	19	22.586.477
Rio-Belém	50	233.757	16 926	3.162	24.036	9	62.450.984
Sergipe (Rio ou Santos-Aracajú ou Penedo)	25	56.701	3.986	251	5.408	—	23:447.223
Rio-Colonia Dois Rios	10	1.300	19	1	65	—	191.320
Rio-Paraty	20	4 185	184	—	23	—	541.468
Rio-Laguna	31	34.704	3 586	126	2.742	—	14.628.048
Rio-Porto Alegre	52	110 658	19.783	506	11 072	—	80.324.204
Lagôa Mirim (Rio Grande-Santa Victoria)	62	25.257	3 148	9	1 332	—	5.987.553
Matto Grosso (Montevidéo-Corumbá)	10 1/2	33 395	100	3	99	—	5.530.939
Serviço de cargas							
Rio ou Santos-Nova York	28	308.825	107	—	79	—	207 228.806
Santos a Nova Orleans	5	58.407	10	—	12	—	46.363.518
Rio ou Santos - Rosario - Bahia Blanca	16	52.933	—	—	1	—	97.689.548
Recife-Porto Alegre	43	180.571	10	1	33	—	131.781.836
Rio-Amarração	11	38.355	147	3	111	—	11.450.086
Rio-Areia Branca	5	17.362	101	2	77	—	5.201.345
Rio-Paranaguá	6	3.547	7	2	1.687	—	5.964.665
Rio-São Francisco	8	5.91	—	—	—	—	5.782.596
LINHAS IRREGULARES							
Serviço de cargas entre							
Portos nacionaes e portos do Norte da Europa	14	165.872	419	48	755	7	64.122.133
Portos nacionaes e portos americanos	13	135.596	12	3	37	—	112.685.505
Portos nacionaes e portos platinos	5	12.126	514	—	9	—	17.122.597
Rio ou Santos e portos do Norte.	29	76.409	297	279	2.532	—	25.462.119
Rio ou Santos e portos do Sul	14 1/2	20.408	80	—	10	—	14.062.957
Portos do Sul e portos do Norte	14	48 510	678	8	89	—	27.361.175
Totaes	531 1/2	2.190.963	70.737	6.172	79.570	533	1.255.293.201

A' exploração desse trafego corresponderam os seguintes resultados:

LINHAS	RECEITA	CUSTEIO	SALDO	DEFICIT
LINHAS REGULARES				
Serviço de passageiros				
Norte da Europa (Santos Hamburgo)........................	16.326:395$519	21.246:420$374	—	4.920:024$855
Manáos-Montevidéo..........	12.474:347$483	9.393:685$817	3.080:661$666	—
Rio-Manáos..................	3.158:667$398	2.647:447$116	511:220$282	—
Rio-Belém....................	9.891:670$943	8.456:438$633	1.435:232$310	—
Sergipe (Rio ou Santos-Aracajú ou Penedo).................	2.066:949$980	1.640:833$225	426:116$755	—
Rio-Colonia Dois Rios.........	9:883$240	40:979$437	—	31:096$197
Rio-Paraty....................	26:150$700	95:585$540	—	69:439$840
Rio-Laguna...................	990:993$338	969:500$525	21:492$813	—
Rio-Porto Alegre..............	7.939:509$560	4.360:345$851	3.579:163$709	—
Lagôa Mirim (Rio Grande-Santa Victoria).:..................	564:319$451	382:631$888	181:687$563	—
Matto Grosso (Montevidéo-Corumbá)......................	444:637$435	919:020$615	—	474:383$180
Serviço de cargas.				
Rio ou Santos-Nova-York.. ...	14.020:198$468	12.756:254$49	1.263:943$977	—
Santos-Nova Orleans..........	1.790:834$945	1.694:812$412	96:022$533	—
Rio ou Santos-Rosario-Bahia Blanca......................	3.377:482$053	3.938:985$525	—	561:503$472
Recife-Porto Alegre...........	8.022:715$155	4.659:097$973	3.363:617$182	—
Rio-Amarração................	1.023:878$060	629:141$056	394:737$004	—
Rio-Areia Branca..............	249:244$660	350:645$050	—	101:400$390
Rio-Paranaguá................	365:514$200	283:935$611	81:528$589	—
Rio-São Francisco............	282:348$900	229:567$536	52:781$364	—
LINHAS IRREGULARES,				
Serviço de cargas entre				
Portos nacionaes e portos do Norte da Europa............	4.417:242$049	5.532:405$899	—	1.115:163$850
Portos nacionaes e portos americanos......................	6.438:589$934	4.671:246$889	1.767:343$045	—
Portos nacionaes e portos platinos......................	957:153$990	1:393:718$206	—	436:564$216
Rio ou Santos e portos do Norte	6.528:451$245	2.592:206$927	3.936:244$318	—
Rio ou Santos e portos do Sul..	1.362:528$728	906:947$470	455:581$258	—
Portos do Sul e portos do Norte	1.896:812$430	1.523:533$869	373:278$561	—
Totaes................	104.626:519$864	91.315:437$935	13.311:081$929	—

O material fluctuante empregado nas viagens effectuadas no anno passado, foi o seguinte:

NOMES	LOTAÇÃO DE PASSAGEIROS			TONELAGEM		
	1ª	2ª	3ª	Bruta	Liquida	De carga
1. Affonso Penna.........	59	14	50	3.540	2.179	3.400
2. Alegreto...............	10	—	700	3.970	3.812	5.500
3. Almirante Alexandrino.	63	—	482	5.786	3.690	5.000
4. Almirante Jaceguay. .	138	78	—	6.079	3.546	4.000
5. Almirante Saldanha (Veleiro)............	—	—	—	2.066	1.921	3.000
6. Amazonas	—	—	—	1.448	927	1.700
7. Aracajú...............	—	—	—	3.569	2.182	5.000
8. Aspirante Nascimento .	62	—	33	916	439	300
9. Atalaia	—	—	—	5.555	3.490	7.000
10. Ayurouca.............	—	—	—	6.872	4.245	11.000
11. Baependy.............	48	—	544	4.801	3.066	4.300
12. Bagé.................	116	74	600	8.235	4.969	4.500
13. Barbacena	—	—	—	4.772	2.984	5.000
14. Bocaina..............	—	—	—	1.695	1.404	2.100
15. Borborema...........	—	—	—	1.811	1.082	2.100
16. Cabedello............	—	—	—	3.557	2.180	5.000
17. Cahy.................	—	—	—	227	154	246
18. Camamú.............	—	—	—	4.570	2.845	5.500
19. Campos..............	36	—	—	4.663	3.018	4.100
20. Campos Salles........	30	—	398	4.739	3.041	4.100
21. Caxambú.............	—	—	—	4.748	2.993	5.000
22. Commandante Alcidio.	64	—	100	1.858	970	1.121
23. Commandante Alvim ..	60	—	100	1.905	984	1.250
24. Commandante Capella.	62	—	100	1.811	933	1.121
25. Commandante Manoel Lourenço............	91	3	42	883	495	350
26. Commandante Miranda	30	—	30	780	497	900

NOMES	LOTAÇÃO DE PASSAGEIROS			TONELAGEM		
	1ª	2ª	3ª	Bruta	Liquida	De carga
27. Commandante Ripper..	115	20	150	3.324	2.078	1.600
28. Commandante Severino	115	20	150	3.401	2.084	1.600
29. Commandante Vasconcellos.............	67	—	70	1.495	918	840
30. Cubatão.............	—	—	—	1.808	1.080	2.100
31. Curityba.............	—	—	—	3.081	2.362	3.500
32. Curvello.............	85	80	56	6.456	3.967	4.086
33. Cuyabá..............	67	—	488	6.489	4.086	6.000
34. Diamantino...........	58	—	54	760	540	300
35. Duque de Caxias......	64	—	326	4.556	2.879	3.422
36. Goyaz...............	—	—	—	1.851	981	2.500
37. Guarajá..............	—	—	—	1.498	927	1.750
38. Guaratuba...........	11	—	134	3.726	2.388	4.000
39. Ibiapaba............	—	—	—	1.810	1.082	2.100
40. Iguassú..............	—	—	—	3.397	2.355	5.600
41. Ingá................	—	—	—	4.437	2.855	6.000
42. Iris.................	32	—	60	1.430	899	1.200
43. Jaboatão.............	—	—	—	4.526	2.896	4.800
44. Javary..............	76	—	36	1.295	795	360
45. João Alfredo.........	120	—	150	2.020	1.240	775
46. Joazeiro.............	10	—	200	4.238	2.701	5.000
47. Juncal..............	38	—	18	350	96	150
48. Lages...............	—	—	—	5.472	3.523	7.000
49. Macapá..............	60	—	72	2.523	1.569	2.700
50. Manáos..............	115	—	150	1.719	1.169	750
51. Mandú...............	—	—	—	6.569	4.094	11.000
52. Mantiqueira..........	—	—	—	1.696	1.045	2.100

NOMES	LOTAÇÃO DE PASSAGEIROS			TONELADAS		
	1ª	2ª	3ª	Bruta	Liquida	De carga
53. Maranguape..........	36	—	40	3.037	1.913	3.655
54. Miranda.............	8	—	—	1.108	505	734
55. Murtinho............	8	—	—	1.106	511	734
56. Pará................	141	20	150	3.351	2.097	1.600
57. Parnahyba...........	—	—	—	6.692	4.126	11.000
58. Pedro I.............	313	—	—	6.129	3.017	4.000
59. Pedro II............	240	—	—	6.370	3.291	4.200
60. Poconé..............	66	—	98	6.750	4.201	6.000
61. Presidente Wencesláu (Palh.).............	—	—	—	801	601	720
62. Prudente de Moraes...	56	14	56	3.583	2.213	3.400
63. Purús...............	—	—	—	3.822	2.495	5.150
64. Pyrineus............	—	—	—	1.696	1.044	2.100
65. Raul Soares.........	80	—	482	5.909	3.789	5.000
66. Rio Grande..........	74	—	18	425	151	250
67. Rodrigues Alves	86	2	300	2.587	1 555	1.560
68. Ruy Barboza.........	120	78	1.090	9.791	6.172	9.200
69. Sabará..............	—	—	—	3.693	2.312	4.700
70. Santarém............	71	—	142	6.757	4.212	6.000
71. Santos..............	60	—	655	4.855	3.115	4.000
72. Sergipe.............	—	—	—	1.859	900	2.500
73. Tabatinga	—	—	—	1.103	677	1.150
74. Tapajóz.............	—	—	—	3.774	2.442	5.200
75. Taubaté.............	—	—	—	5.099	3.228	6.500
76. Tocantins...........	—	—	—	4.113	2.685	5.350
77. Ubá.................	—	—	—	5.397	3.373	6.060
78. Uçá	—	—	—	1.337	735	1.800

NOMES	LOTAÇÃO DE PASSAGEIROS			TONELAGEM		
	1ª	2ª	3ª	Bruta	Liquida	De carga
79. Una.................	—	—	—	1.036	526	1.300
80. Uno.................	—	—	—	1.125	564	1.400
81. Uruguay.............	—	—	—	4.097	2.594	4.900
Totaes	—	—	—	280.182	173.792	283.984

Além desses navios, realizou uma viagem de Nova York ao Rio, fretado pelo Lloyd, o vapor japonez *Cap-Town Marú;* e estiveram ainda em trafego, a reboque dos vapores, effectuando algumas viagens, os pontões *Lock-Trool* (2.200 tons.) e *Marajó* (1.500.).

Segundo o relatorio do Lloyd, correspondente ao anno passado, foram effectudas as seguintes acquisições e transformações no material fluctuante da Companhia:

"Foram adquiridos:

1°. O vapor *Uno* — ex-*Mitcham*, semelhante ao *Una,* de 1.600 toneladas e 10 milhas de marcha, por 243:496$675.

2°. O paquete *Almirante Jaceguay*, ex-*San Martin*, de 6.079 toneladas e 13 milhas de marcha, por 1.479:480$000.

3°. O paquete *Pedro Primeiro,* ex-*Wyreema,* de 6.370 toneladas e 16 milhas de marcha, por 2.686:560$525.

4°. O paquete *Pedro Segundo,* ex-*Levuka,* de 6.129 toneladas e 16 ½ milhas de marcha, por 2.686:560$525.

5°. O rebocador *Romeu Bastos,* por 61:175$400.

6°. O rebocador *Sampaio Ferraz,* por 61:297$515.

7°. Cinco lanchas a motor *Lloyd 3* a *Lloyd 7,* para o serviço das agencias, a 42:723$453.

8°. A lancha a motor *Jaboty,* para o serviço da agencia de Hamburgo.

9°. Quarto guindastes fluctuantes *Anacá, Arara, Jandaya* e *Caturrita,* por 89:448$425 cada um.

10°. Foram recebidas as seis chatas de 120 toneladas *Antuerpia* 1 — 2 — 3 — 4 — 5 e 6, por 20:406$807, cada uma.

11°. Foram recebidas e entregues ao trafego em Fortaleza as chatas *S. Miguel* 1 — 2 — 3 — 4 — 5 — 6 — 7 e 8, por 18:675$, cada uma.

12°. Foram recebidos os vapores *Paraguay, Uruguay* e *Argentina,* que haviam sido encommendados na Allemanha.

13°. Foram incorporados á frota os paquetes *Almirante Alexandrino,* ex-*Cap Rocca* e *Aspirante Nascimento,* ex-*Venus* e o carguciro

Caxambú, que soffreram grandes obras, sendo os dois primeiros transformados para queimar oleo.

14°. Foram substituidas as caldeiras do paquete *Commandante Ripper*, ex-*Ceará* e dos paquetes *Santos* e *Baependy* passando todos a queimar oleo.

15°. Foram adquiridas novas caldeiras para o *Bahia*.

16°. Foram adquiridas caldeiras novas para o *Rodrigues Alves*, que está passando por grandes obras, devendo entrar no trafego em junho proximo.

17°. Foram adquiridas novas fornalhas para o *Cuyabá*.

18. Foi contractada a mudança de cadeiras do *Campos Salles*, o que deverá ser feito na Allemanha.

19°. Foram substituidas a caldeira e machina da lancha *Lucy*, por um motor de combustão interna de 300 cavallos.

20°. A lancha *Mestre Miguel* recebeu um motor novo de 100 cavallos.

21°. O casco da lancha *Cruzeiro* recebeu um motor novo de combustão interna.

22°. O vapor *Ladario* iniciou as obras de transformação para sêr aproveitado como pontão.

Desse mesmo relatorio é ainda extrahido o seguinte trecho relativo aos accidentes soffridos pelos navios:

Com excepção dos do *Alegrete, Macapá, Poconé, Pedro II, Commandante Alcidio, Bocaina, Pedro I* e *Uno*, que tiveram avarias sérias, careceram de importancia os accidentes soffridos pelos demais navios, pois insignificantes foram os prejuizos delles decorrentes.

O vapor *Alegrete* estava atracado ao cáes do Armazem 2, do porto de Recife, no dia 14 de junho, quando foi violentamente abalroado pelo paquete allemão *Else Hugo Stinnes*.

O paquete *Macapá* encalhou na ponta de Santo Amaro, no dia 31 de agosto, ao demandar o porto de Santos. Reinava cerração. Safou no dia seguinte com avarias na roda de prôa .

O paquete *Poconé* estava fundeado no porto de Antuerpia no dia 22 de setembro, quando foi abalroado ás 2 horas pelo vapor hollandez *Maasdam*.

O paquete *Pedro II* bateu ás 6 horas e 45 minutos do dia 19 de novembro, em pedras desconhecidas, existentes nas proximidades do pharól de Itapoan, sendo encalhado nas proximidades do mesmo pharol, donde foi retirado a 10 de janeiro de 1927 e rebocado para a Bahia.

Veiu para o Rio com as suas proprias machinas.

O paquete *Commandante Alcidio*, ao passar pelo canal da Setia, em 22 de novembro, foi abalroado pelo vapor *Itatinga*.

O vapor *Bocaina* navegava na costa da Bahia, a 7 de setembro, quando perdeu o pé de gallinha e o helice de boreste.

O paquete *Pedro I*, ao atracar no porto da Bahia, a 15 de dezembro, bateu sobre o cáes, devido a uma falsa manobra de machina ficando com a prôa avariada.

O vapor *Uno* encalhou, a 25 de dezembro, no banco ao sul da barra de Amarração, safando sete dias depois com os helices partidos."

Sobre a situação financeira do Lloyd em 1926, diz o balanço da conta de Lucros e Perdas, transcripto a seguir e extrahido da mesma fonte:

COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO LLOYD BRASILEIRO — CONTADORIA

RESUMO DO BALANÇO GERAL PROCEDIDO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1926

Activo

Accionistas		1:300$000
Caixa	247:759$796	
Bancos	659:056$932	
Caixas pequenas	28:082$540	934:899$268
Obrigações a receber		23:238$241
Material fluctuante		90.748:026$701
Diques e estaleiros		22.650:000$000
Immoveis		2.718:146$489
Supprimentos		21:380$933
Titulos diversos		239:624$637
Construcções diversas		2.354:619$950
Bemfeitorias		3.243:434$962
Depositos		371:973$739
Contas correntes		23.903:586$373
Moveis e utensilios		1.490:349$399
Fretes a receber		4.214:297$211
Diversas contas		2.443:806$804
Almoxarifados	11.084:817$099	
Mercadorias em transito	109:142$766	
Combustivel	3.871:101$126	15.065:060$991
Governo Federal		145.217:910$809
		320:641:656$507

Activo de compensação

Titulos caucionados		15:000$000
Fianças		148:000$000
Banco do Brasil — C/de contracto		102:855$000
The National City Bank of New York — C/contracto		1.695:400$000
Vapores — C/construcção	2.925:000$000	
Material em construcção	458:730$000	3.383:730$000
		325.986:641$507

Passivo

Capital		30.000:000$000
Debentures		30.000:000$000
Obrigações a pagar	7.441:155$570	
Contas assignadas a pagar . .	5.043:911$864	12.485:067$434
Dividendos		2:949$540
Fundo de reserva		7.957:372$532
Fundo de depreciação		49.428:498$726
Fundo de seguro		3.723:092$510
Lucros suspensos		3.000:000$000
Contas correntes		11.190:646$741
Credores de avaria grossa		173:708$183
Percentagens — Pessoal do Mar		277:300$174
Supprimentos		301:169$415
Carvão — C/especial		210:858$562
Vencimentos a pagar		7:550$500
Depositos		1.233:492$728
Carvão em viagem		754:505$200
Governo Federal		169.895:444$212
		320.641:656$507

Passivo de compensação

Caução da Directoria	15:000$000
Obrigações de contracto	1.798:255$000
Afiançados	148:000$000
Contractos de construcções	3.383:730$000
	325.986:641$507

COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO LLOYD BRASILEIRO — CONTADORIA — LUCROS E PERDAS

DEMOSTRAÇÃO DESTA CONTA NO EXERCICIO DE 1926

DEBITO	1º SEMESTRE		2º SEMESTRE	
Custeio das linhas costeiras e fluviaes........................	33.674:296$191		27.061:381$423	
Custeio das linhas transatlanticas..	21.841:109$037	55.515:405$228	29.403:382$650	56.464:764$073
Juros de debentures, juros n/semestre de 4% a. a. sobre 30 000 debentures........................	—	600:000$000	—	600:000$000
Administração........................	—	534:175$497	—	549$813$822
Despesas geraes........................	—	286:763$864	—	408:987$447

DEBITO	1º SEMESTRE		2º SEMESTRE	
Despesas judiciaes..................	—	12:168$715	—	21:851$892
Multas.......	—	31:312$600	—	—
Seguros diversos..................	—	22:081$453	—	25:942$277
Accidentes no trabalho............	—	150:852$809	—	229:620$623
Publicações e annuncios.	—	28:086$200	—	16:000$000
Faltas e avarias....................	—	39:952$634	—	—
Questão do S/S "Pelotas".........	—	82:320$000	—	94:458$328
Fretamentos........................	—	289:731$882	—	173:412$086
Contas correntes..................	—	385$500	—	97:270$731
Sinistros de vapores...............	—	39:199$907	—	—
Questão da Isdale & Comp.........	—	—	—	19:563$000
Questão Pensacola.................	—	—	—	3:912$600
Ouestão Garofola Patone & Comp.	—	—	—	392$800
Diversas contas....................	—	—	—	423$456
Saldo transferido para a conta geral.	—	16.832:633$122	—	10.400:326$699
		74.485:069$027	—	69.106:739$834
CREDITO				
Receita das linhas costeiras e fluviaes..................	43.458:542$819	—	26.610:276$006	
Subvenção..........................	6.489:822$218	49.948:365$087	7.158:266$628	33.768:542$634
Receita das linhas transatlanticas...	19.170:617$357	—	31.134:872$768	
Subvenção..........................	3.044:911$108	22.215:528$465	2.982:611$101	34.117:483$869
Alugueis de predios e terrenos......	—	13:470$000	—	12:593$000
Differenças em carvão..............	—	402:477$628	—	551:858$311
Differenças de cambio.............	—	28:282$754	—	195:666$381
Juros, descontos e commissões......	—	87:163$369	—	167:689$324
Eventuaes..........................	—	52:770$189	—	94:139$573
Contas correntes..................	—	4:190$947	—	—
Dividendo de 1924 do capital não realizado..........................	—	852$000	—	—
Docagem..........................	632:137$096	—	—	—
Lucro industrial...................	139:979$201	772:116$297	—	—
Carvão — C/especial................	—	959:852$341	—	—
Salvamento da chata "Burnley"...	—	—	—	26:329$500
Avaria grossa de vapores........ .	—	—	—	172:438$242
		74.485:069$027	—	69.106:739$834

COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO LLOYD BRASILEIRO —
CONTADORIA

LUCROS E PERDAS

DEMONSTRAÇÃO DESTA CONTA EM 31 DE DEZEMBRO DE 1926

Debito

	1º Semestre	2º Semestre
Percentagem da Directoria — 1 — % s/o saldo do semestre	168:526$330	104:003$266
Fundo do seguro	1.000:000$000	1.500:000$000
Fundo de reserva	1.781:312$784	1.040:032$669
Fundo de depreciação	—	22.619:579$498
Lucro no 1º semestre	14.863:388$734	
	17.813:127$848	25.263:615$433

Credito

	1º Semestre	2º Semestre
Saldo verificado conforme demonstração	16.852:633$122	10.400:326$699
Moveis e utensilios — Differença verificada entre o saldo deste titulo e o inventario procedido por ordem da Assembléa Geral.	960:494$276	—
Saldo credor	—	14.863:288$734
	17.813:127$848	25.263:615$433

O movimento geral do trafego dos navios da Companhia, relativo ás viagens iniciadas no anno passado, comparadamente com o do anno anterior, foi o seguinte:

	1926	1925
Navios em trafego	81	72
Tonelagem bruta	280.182	239.629
" liquida	173.792	150.966
" de carga	283.984	253.122
Numero de viagens	531 ½	455 ½
Dias de viagem	24.249	18.625

	1926	1925
Milhas navegadas	2.190.963	1.818.917
Consumo de combustivel — carvão, kilos	416.442.765	356.867.678
Consumo de combustivel — lenha, kilos	—	2.262.186
Consumo de combustivel — oleo, kilos	5.904.529	—
Consumo de lubrificante, litros	582.672	444.840
Consumo de estopa, kilos. . .	54.436	40.372
Transporte de passageiros — De 1ª classe	70.737	59.404
Transporte de passageiros — De 2ª classe	6.172	4.757
Transporte de passageiros — De 3ª classe	79.570	72.571
Transporte de passageiros — Classe intermediaria. . .	533	—
Transporte de cargas — Numero de volumes	21.101.335	18.946.036
Transporte de cargas — Peso em kilos	1.255.293.201	1.146.217.460
Transporte de animaes — Numero	1.671	1.952
Receitas de trafego — De passagens	17.042:507$396	13.922:055$388
Receitas de trafego — De cargas	76.030:954$457	79.336:333$343
Receitas de trafego — De animaes	73:730$483	114:332$843
Receitas de trafego — Diversos	11.479:327$528	8.274:871$126
Receitas de trafego — Total	104.626:519$864	101.647:592$700
Quotas de subvenção das viagens	—	—
Renda bruta total.	104.626:519$864	101.647:592$700
Despesas de custeio	91.315:437$935	73.367:160$884
Renda liquida	13.311:081$929	28.280:431$816

COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO COSTEIRA

A primeira concessão obtida por esta Companhia lhe foi dada pelo decreto n. 6.923, de 9 de abril de 1908, e termo de contracto de 5 de maio do mesmo anno para um serviço de navegação regular entre portos da Republica mediante os favores de que então gozava o Lloyd Brasileiro, excepto a subvenção. Nesse serviço, que comprehendia a execução de uma viagem semanal entre Rio e Porto Alegre para

transporte de passageiros, e viagens exclusivamente para transporte de cargas entre Recife e Porto Alegre, em numero não fixado, empregava a Companhia quatro vapores mixtos do typo *Itaperuna* e sete vapores cargueiros mais ou menos do typo do *Itapoan*, que constituiam a sua frota naquella época. Essa frota foi, logo a seguir, augmentada, com a incorporação dos quatro novos vapores de passageiros do typo *Itajubá*, que a Companhia mandara construir na Inglaterra, afim de desenvolver os serviços do contracto. Estes, de facto, foram ampliados com a extensão até Recife das viagens da linha de Rio a Porto Alegre.

Antes de expirado o prazo dessa concessão, novo contracto foi celebrado com a Companhia, em virtude do decreto n. 10.176, de 16 de abril de 1913, e termo de 20 de maio do mesmo anno, para um serviço de navegação regular representado pelas linhas Sul-Norte, entre Porto Alegre e Manáos, com uma viagem semanal; Subsidiaria-Sul, entre Rio e Porto Alegre, com uma viagem semanal; e duas outras, exclusivamente para transporte de cargas, ambas com viagens quinzenaes, entre Rio e Porto Alegre e outra entre Rio e Recife.

Em retribuição dos serviços do novo contracto, concedia este á Companhia a subvenção de 40:000$ por viagem semanal da linha, ficando esse auxilio reduzido a 20:000$ emquanto as viagens dessa linha, de accôrdo com a previsão constante em clausula contractual, fossem realizadas sómente até Recife, com o material fluctuante então disponivel e que deveria ser augmentado com os dez novos navios, cuja construcção fôra exigida. Esses novos vapores, cujos planos foram approvados pelo Governo e pertencem ao typo *Itapura*, foram pela Companhia mandados construir na Inglaterra, e a sua entrega ao trafego, prejudicada pela guerra européa, se estendeu desde 1912, quando foi incorporado á frota aquelle navio, até 1920, anno em que recomeçou a trafegar o *Itaquatiá*, ultimo da série, que veiu em peças dos estaleiros inglezes e foi montado nas officinas e carreiras da Ilha do Vianna, de propriedade da Companhia.

Posteriormente, foi alterado esse contracto, por termo de revisão de 30 de novembro de 1915, lavrado em virtude do decreto n. 11.774, de 3 do mesmo mez e anno, ficando o serviço contractual constituido pelas linhas Sul-Norte, entre Recife e Porto Alegre, com duas viagens quinzenaes, em continuação a duas outras correspondentes da linha anterior; Auxiliar, entre Rio e Pelotas, com duas viagens mensaes e linhas de cargas, entre Rio e Mossoró, esta ultimamente estendida até Manáos, e entre Rio e Porto Alegre, uma e outra com viagens fixadas segundo as necessidades do commercio, industria e lavoura.

Em troca da execução integral desse serviço de navegação, foi concedida á Companhia a subvenção de 20:000$ por viagem redonda semanal da linha Sul-Norte.

A concessão está ainda em vigor, mas foi alterado o plano dos serviços que se acha assim constituido: linha Sul-Norte, subdividida em dois trechos, um entre Rio e Recife, Macáu ou Mossoró (Linha Sul-Norte-Subsidiaria-Norte), e outro entre Rio e Porto Alegre (Linha Sul-Norte-Trecho Sul), ambos os trechos servidos com uma viagem semanal; linha Subsidiaria-Sul, entre Rio e Porto Alegre, com uma viagem semanal; linha Auxiliar, entre Rio e Pelotas, com tres viagens mensaes;

linhas de cargas, entre Rio e Recife e Rio e Porto Alegre nas mesmas condições anteriores.

Pelo termo de accôrdo de 23 de março de 1916, celebrado em virtude do decreto n. 11.993, de 15 do mesmo mez e anno, foram concedidos á Companhia os mesmos favores de que então gozava o Lloyd Brasileiro, constituidos principalmente pela isenção de direitos para o material importado, em troca do compromisso, por ella assumido, de realizar exclusivamente a navegação de cabotagem, de não alienar navio algum sem prévia autorização do Governo e de sujeitar-se ás demais obrigações de contractos congeneres.

Pelo termo additivo ao contracto de 30 de novembro de 1915, firmado em 9 de novembro de 1922, por força do decreto n. 15.755, de 26 de outubro do mesmo anno, foi creada uma nova linha contractual, entre Rio Grande e Belém, com escalas por Santos, Rio de Janeiro, Bahia, Recife, Fortaleza e S. Luiz, servida com uma viagem redonda semanal e devendo o serviço ser feito com novos navios, que a Companhia se obrigou a construir de maior capacidade e velocidade superior aos da frota existente.

Como o termo additivo em questão prévia, a hypothese de ser o novo serviço provisoriamente realizado com os vapores de que então dispunha a Companhia, apresentou esta á approvação do Governo um plano de execução das viagens a que estava obrigada pelo contracto anterior, organizado de modo a permittir a realização simultanea das viagens da referida linha, e que vigoraria em caracter provisorio, até a entrega ao trafego dos novos navios que já mandara construir.

Approvado esse plano de viagens, está assim constituido o serviço de navegação contractual ora executado pela Companhia:

1) **Linha Belém-Rio Grande** — No trecho Sul dessa linha foram aproveitadas as viagens semanaes da linha Subsidiaria-Sul e no trecho Norte as duas quinzenaes da linha Subsidiaria Norte; nessa conformidade, o serviço na linha Belém-Rio Grande é o seguinte:

a) **Trecho Norte** (Porto Alegre-Belém-Trecho Norte) — Uma viagem redonda semanal entre Rio e Belém, com escalas por Bahia, Recife, Cabedello, Natal ou Mossoró, Ceará e S. Luiz.

b) **Trecho Sul** (Porto Alegre-Belém-Trecho Sul) — Uma viagem redonda semanal entre Rio e Porto Alegre, com escalas por Santos, Rio Grande e Pelotas.

2) **Linha Sul-Norte** — Executadas as viagens sem alterações do regimen anterior:

a) **Trecho Norte** (Sul-Norte-Trecho Norte) — Uma viagem redonda semanal entre Rio e Recife, com escalas por Victoria, Bahia e Maceió.

b) **Trecho Sul** (Sul-Norte-Trecho Sul) — Uma viagem redonda semanal entre Rio e Porto Alegre, com escalas por Santos, Paranaguá, Antonina, Florianopolis, Rio Grande e Pelotas.

3) **Linha Auxiliar** — Tres viagens redondas mensaes entre Rio e Pelotas, com escalas por S. Sebastião, Santos, Paranaguá, Antonina, S. Francisco, Itajahy, Florianopolis, Imbituba e Rio Grande.

Mantem ainda a Companhia, com regularidade, como anteriormente, no seu proprio interesse, a linha de Rio a Aracajú, com escalas por Ilhéos e Bahia, servida por tres viagens redondas mensaes, em

continuação ás da linha Auxiliar; e, ainda, segundo as necessidades, viagens de carga para portos do Norte e do Sul.

Em retribuição do serviço executado na nova linha Belém-Rio Grande, concedeu o termo additivo de 9 de novembro de 1922 uma subvenção que seria ulteriormente determinada pelo Governo, tendo em vista a natureza e os onus desse serviço e a importancia necessaria para a acquisição dos novos navios cuja construcção exigira.

Essa subvenção foi, pelo aviso n. 142, de 23 de julho de 1923, fixada em 115:000$ por viagem redonda da referida linha, quando em trafego os novos vapores, e reduzida a 80:000$ durante o periodo de execução provisoria do serviço, com os actuaes vapores da frota da Companhia. Como, porém, sob esse regimem provisorio, foram aproveitados na nova linha vinagens e trechos de viagens que a Companhia já estava obrigada a executar, foi feito o desconto da quota que proporcionalmente lhes caberia, de sorte que a subvenção liquida por viagem importa actualmente em 48:730$400.

Assim, em resumo, cabe á Companhia a subvenção de 1.040:000$ annuaes pelo serviço da linha Sul-Norte, estipulada no contracto de 1915, á razão de 20:000$ por viagem semanal; e a de 5.980:000$ por anno, pelo serviço, em regimen normal, da linha Rio Grande-Belém, creada pelo termo additivo de 1922, á razão de 115:000$ por viagem redonda, reduzidas estas duas ultimas quotas, respectivamente, a réis 2.535:980$800 e a de 48:730$400, durante o regimen provisorio de execução das viagens desta ultima linha.

Os serviços contractuaes a cargo da Companhia foram no anno passado executados com a regularidade dos annos anteriores, sendo apenas de mencionar a substituição de vapores em virtude de accidente, em uma viagem do trecho Norte da linha Porto Alegre-Belém e em outra do trecho Norte da linha Sul-Norte, e a interrupção, em Itajahy, da 3ª viagem de setembro da linha Auxiliar, devido á avaria que soffreu naquelle porto o vapor *Itaperuna*, que a iniciara.

E' de salientar, com especial relevo, essa regularidade de trafego, que a Companhia vem mantendo desde a primeira concessão que lhe foi dada pelo Governo, em 1908; e, notadamente, a partir de 1922, quando, com os vapores de que então dispunha, se abalançou a executar o novo serviço da linha Rio Grande-Belém, o que exigiu uma movimentação dos seus navios tão intensa que só uma perfeita administração e um excellente material fluctuante poderiam permittir.

O quadro que se segue mostra o serviço executado nas diversas linhas em trafego no anno passado, discriminando o numero de viagens, o percuso em milhas e os transportes effectuados em cada uma dellas:

LINHAS	VIAGENS	MILHAS	PASSAGEIROS		CARGAS
			1ª classe	3ª classe	kilos
Porto Alegre-Belém—Trecho Norte	52	236.660	9.252	8.257	61.699.960
Porto Alegre-Belém— Trecho Sul	52	106.739	11.471	6.035	70.349.733
Sul-Norte—Trecho Norte	53	120.563	9.225	5.353	69.703.779
Sul-Norte—Trecho Sul	52	106.821	15.229	9.068	77.607.609
Auxiliar	35	65.214	5.024	4.036	24.864.222
Rio-Porto Alegre	12 1/2	26.026	456	41	19.293.902
Rio-Macáu	10	28.965	166	—	18.879.733
Rio-Recife	1	2.323	3	6	1.504.912
Rio-Penedo	5	9.585	315	285	4.582.819
Rio-Aracajú	30	54.828	1.638	1.464	19.885.574
Rio-Itajahy	1	880	39	35	185.923
Rio-Imbituba	26	26.536	3	1	21.690.626
Rio-Rio Grande	3	5.116	—	—	2.801.799
Rio-Pelotas	2	3.418	20	1	1.418.996
Rio Grande-Porto Alegre	—	—	—	—	14.936.027
Totaes	334 1/2	793.674	52.841	34.582	409.405.416

Os resultados obtidos na exploração desse trafego estão assim indicados:

LINHAS	RECEITA	CUSTEIO	SALDO	DEFICIT
Porto Alegre-Belém—Trecho Norte	9.212:106$007	7.397:869$769	1.814:236$238	—
Porto Alegre-Belém—Trecho Sul	8.744:261$218	4.966:140$256	3.778:120$962	—
Sul-Norte—Trecho Norte	7.582:946$337	5.712:040$523	1.870:905$814	—
Sul-Norte—Trecho Sul	8.888:804$882	5.612:586$408	3.276:218$474	—
Auxiliar	1.939:946$555	2.496:152$649	—	556:206$094
Rio-Porto Alegre	1.133:125$654	1.326:390$153	—	193:264$499
Rio-Macáu	762:579$078	776:286$391	—	13:707$313
Rio-Recife	93$195$746	414:604$742	—	321:408$996
Rio-Penedo	328:717$657	270:244$633	58:473$024	—
Rio-Aracajú	1.472:213$529	1.746:894$152	—	274:680$623
Rio-Itajahy	11:725$660	54:265$703	—	42:540$043
Rio-Imbituba	633:838$891	819:111$410	—	185:272$519
Rio-Rio Grande	90:223$308	86:896$175	3:327$133	—
Rio-Pelotas	101:195$811	98:395$505	2:800$306	—
Rio Grande-Porto Alegre	329:943$808	582:825$550	—	252:881$742
Totaes	41.324:824$141	32.360:704$019	8.964:120$122	—

Estiveram em trafego durante o anno os seguintes vapores:

NOMES	LOTAÇÃO DE PASSAGEIROS		TONELAGEM		
	1ª	3ª	Bruta	Liquida	De carga
1 — Itaborá	82	32	2.162	1.201	1.680
2 — Itacolomi	—	—	738	569	720
3 — Itagiba	82	38	2.169	1.221	1.680
4 — Itaguassú	—	—	1.928	1.146	2.500
5 — Itaipava	38	52	904	707	780
6 — Itaituba	44	24	913	717	780
7 — Itajubá	60	38	1.817	958	1.380
8 — Itamaracá	—	—	1.480	1.383	2.100
9 — Itanema	—	—	813	553	900
10 — Itapacy	34	24	914	717	840
11 — Itapema	68	38	1.843	910	1.380
12 — Itaperuna	42	24	909	713	840
13 — Itapuan	—	—	752	512	780
14 — Itapuca	60	38	1.849	978	1.380
15 — Itapuhy	82	38	2.172	1.179	1.680
16 — Itapura	83	38	2.119	1.179	1.680
17 — Itaquatiá	82	38	2.162	1.250	1.680
18 — Itaquera	82	38	2.209	1.254	1.680
19 — Itassucê	83	38	2.123	1.175	1.680
20 — Itatinga	83	38	2.114	1.181	1.680
21 — Itaúba	60	38	1.851	826	1.380
22 — Itaverava	—	—	767	738	1.000
Totaes	—	—	34.708	21.067	30.200

a reboque do vapor *Itapoan*, o pontão *Itaúna*, de 408 toneladas.

Dando cumprimento á obrigação assumida na clausula I do termo additivo de 1922, mandou a Companhia construir seis novos vapores, cujos planos foram approvados pelo Governo, por avisos ns. 166, de 9 de janeiro de 1923, do Ministerio da Marinha, e 17, de 29 do mesmo mez e anno, do Ministerio da Viação.

Esses novos navios, dos quaes tres (*Itaimbé, Itapagé* e *Itabité*) foram encommendados a estaleiros francezes e os outros tres (*Itapé, Itaquicé* e *Itanagé*) estão em construcção em estaleiros inglezes, dispõem de accommodações para 114 passageiros de 1ª classe, 40 de 2ª e 90 da 3ª, capacidade para 3.800 toneladas de carga, no calado de 20 pés, e velocidade de 14 milhas horarias.

Já foi entregue ao trafego, e iniciou a sua primeira viagem em 14 de maio ultimo, na linha Rio Grande-Pará, o vapor *Itaimbé*; devem chegar até setembro os vapores *Itapé* e *Itapagé* e até o fim do corrente anno os restantes.

Realizada essa previsão, o serviço definitivo da linha Belém-Rio Grande poderá ser executado a partir do anno proximo vindouro, restabelecendo-se, ao mesmo tempo, as viagens das linhas Subsidiaria-Norte e Subsidiaria-Sul, do contracto de 1915.

Foram pela Companhia recolhidas as quotas de fiscalização semestraes, relativas ao anno passado, na importancia total de réis 12:000$000.

O movimento geral do trafego realizado pela Companhia em 1926, comparadamente com o do anno anterior, foi o seguinte:

	1926	1925
Navios em trafego.	22	22
Tonelagem bruta	34.708	34.708
" liquida.	21.067	21.067
" de carga.	30.200	30.200
Numero de viagens.	334 1/2	352
Dias de viagem.	6.186	6.676
Milhas navegadas	793.674	819.374
Consumo de combustivel — Carvão, kilos	92.319.110	96.310.667
Consumo de combustivel — Oleo, kilos	1.090.759	1.297.911
Consumo de combustivel — Lenha, kilos.	53.405	—
Consumo de lubrificante — Litros	131.321	137.797
Consumo de estopa — Kilos .	11.358	11.975
Transporte de passageiros — De 1ª classe.	52.841	58.647
Transporte de passageiros — De 3ª classe.	34.582	35.465
Transporte de cargas — Numero de volumes	7.293.406	8.606.022
Transporte de cargas — Peso em kilos	409.405.614	488.235.714

	1926	1925
Transporte de animaes — Numero.	323	322
Receitas de trafego — De passagens	6.930:196$047	6.834:923$470
Receitas de trafego — De cargas.	27.920:555$122	33.284:079$536
Receitas de trafego — De animaes	16:495$600	14:434$650
Receitas de trafego — Diversas	2.872:848$950	4.154:126$551
Receitas de trafego — Total.	37.740:095$725	44.287:564$207
Quotas de subvenção.	3.584:728$416	3.589:354$608
Renda bruta total	41.324:824$141	47.876:918$815
Despesas de custeio	32.360:704$019	33.860:854$345
Renda liquida.	8.964:120$122	14.016:064$470

SOCIEDADE PEREIRA CARNEIRO & COMP., LTDA.

(COMPANHIA COMMERCIO E NAVEGAÇÃO)

E' concessionaria do contracto para o serviço de navegação regular a que se refere o decreto n. 17.734, de 21 de março de 1921, e termo de 8 de abril do mesmo anno, pelo qual lhe foram concedidos os favores de que gosava o Lloyd Brasileiro, quando sociedade anonyma, em 1910, excepto a subvenção, entre esses favores avultando o de isenção de direitos aduaneiros para o material importado e destinado a uso e consumo no serviço contractual.

Esse serviço, exclusivamente destinado ao transporte de cargas, consta das seguintes linhas e viagens:

1) **Linha Rio-Pará** — Uma viagem redonda mensal, entre Rio ou Santos e Belém, com escalas por Victoria, S. Salvador, Maceió, Recife, Cabedello, Fortaleza e S. Luiz, obrigatorias na ida e facultativas na volta.

2) **Linha Rio-Porto Alegre** — Uma viagem redonda mensal entre esses portos, com escalas obrigatorias, na ida e na volta, por Santos, Paranaguá, Rio Grande e Pelotas.

3) **Linha Rio-Amarração ou Tutoya** — Uma viagem trimestral entre aquelles portos, com escalas obrigatorias, na ida e na volta, por Victoria, Ilhéos, S. Salvador, Aracajú, Maceió, Recife, Cabedello, Natal, Macáu, Mossoró, Aracaty, Fortaleza e Camocim.

Além das viagens obrigatorias acima indicadas, a Companhia realiza outras para diversos portos do Norte e do Sul, segundo as necessidades e conveniencias do trafego, especialmente para Mossoró e Macáu, onde possúe salinas, e mantém duas linhas regulares, com navios de passageiros e duas viagens mensaes, uma entre Rio e Iguape, com escalas por Angra dos Reis, Paraty, Ubatuba, Caraguatatuba, Villa Bella, S. Sebastião, Santos e Cananéa, e outra entre

Rio e Ponta d'Areia ou Caravellas, com escalas por Victoria, Barra de S. Matheus e S. Matheus, nessas duas linhas empregando dois vapores fluviaes, adaptados á navegação maritima, o *Iraty* e o *Pirahy*.

O quadro a seguir mostra o serviço executado pela Companhia no anno passado, discriminado pelas diversas linhas e definido pelo numero de viagens, percurso em milhas e transportes effectuados em cada uma dellas:

LINHAS	VIAGENS	MILHAS	PASSAGEIROS		CARGAS — KILOS
			1ª CLASSE	3ª CLASSE	
Santos-Pará	11	57.388	—	—	33.788.451
Rio-Porto Alegre	12	24.133	—	—	23.258.844
Rio-Santos-Tutoya	5	20.311	171	150	8.363.108
Santos-Pará (viagens extraordinarias)	2	10.165	—	—	8.711.707
Rio-Porto Alegre (idem)	28	56.769	—	—	49.779.642
Rio-Ceará	1	3.098	—	—	3.424.991
Rio-Camocim	1	3.334	—	—	2.492.378
Rio-Mossoró	11	34.241	—	—	48.445.294
Rio-Recife	1	2.380	—	—	2.436.550
Rio-Ponta d'Areia	11	10.652	694	140	2.914.906
Rio-Caravellas	3	2.902	172	35	741.015
Rio-Santos	1	414	—	—	1.522.223
Rio - Santos - Mossoró-Porto Alegre	1	5.244	—	—	2.710.490
Rio-Iguape	25	20.266	2.428	2.500	7.398.826
Rio-Antonina	2	1,524	—	—	917.396
Rio-Florianopolis	1	491	—	—	—
Santos-Recife	2	6.150	—	—	5.601.300
Santos-Mossoró	11	35.697	—	—	41.654.017
Totaes	129	295.159	3.465	2.825	224.161.138

Os resultados da exploração do trafego nessas linhas estão a seguir indicados.

LINHAS	RECEITA	CUSTEIO	SALDO	DEFICIT
Santos-Pará	1.591:689$410	1.971:768$880	—	379:379$470
Rio-Porto Alegre	1.105:176$930	1.078:497$700	27:679$230	—
Rio-Santos-Tutoya	591:423$730	579:595$920	11:627$810	—
Santos-Pará (extraordinarias)	336:094$070	344:734$560	—	8:640$490
Rio-Porto Alegre (idem)	2.696:040$240	2.514:242$210	181:793$030	—
Rio-Ceará	171:631$280	134:959$830	36:671$450	—
Rio-Camocim	122:614$560	135:691$330	—	13:076$770
Rio-Mossoró	2.191:831$430	2.289:829$710	—	97:993$280
Rio-Recife	116:369$500	129:915$800	—	13:546$300
Rio-Ponta d'Areia	168:482$100	355:709$560	—	187:227$460
Rio-Caravellas	46:739$900	86:433$460	—	39:693$560
Rio-Santos	28:671$200	51:103$920	—	22:437$720
Rio-Santos-Mossoró-Porto Alegre	171:928$370	149:639$860	22:233$510	—
Rio-Iguape	449:307$740	683:521$000	—	234:213$260
Rio-Antonina	32:688$700	64:635$450	—	31:946$750
Rio-Florianopolis	—	26:348$440	—	26:348$440
Santos-Recife	308:122$800	309:926$050	—	1:803$250
Santos-Mossoró	1.645:796$540	1.933:283$120	—	287:486$580
Totaes	11.775:603$500	12.839:191$800	—	1.063:583$300

O material fluctuante em trafego no anno passado foi o seguinte:

NOMES	LOTAÇÃO DE PASSAGEIROS		TONELAGEM		
	1ª	3ª	BRUTA	LIQUIDA	DE CARGA
1—Aracaty	—	—	1.525	996	2.100
2—Araguary	—	—	3.075	1.978	4.200
3—Assú	—	—	1.185	925	1.400
4—Capivary	—	—	897	449	1.000
5—Corcovado	—	—	3.046	1.916	4.200
6—Gurupy	—	—	1.934	1.221	2.600
7—Icarahy	—	—	1.491	985	1.000
8—Iraty	20	40	394	227	350
9—Ivahy	—	—	1.491	985	1.000
10—Jacuhy	—	—	1.951	1.182	2.600
11—Jaguaribe	—	—	2.168	1.356	2.800
12—Maroim	—	—	1.189	925	1.200
13—Mucury	—	—	2.217	1.402	2.800
14—Piauhy	—	—	1.022	644	1.200
15—Pirahy	20	40	355	241	270
16—Taquary	—	—	1.943	1.173	2.600
17—Tibagy	—	—	2.422	1.552	3.800
	—	—	28.305	18.157	35.120

Trafegaram ainda, a reboque dos vapores, em algumas viagens, os pontões *Alba* (2.000 tons.), *Canóe* (3.600 tons.) e *Fluminense* (1.800 tons.).

Recolheu a Companhia, no devido tempo, as quotas de fiscalização semestraes relativas ao anno passado, na importancia de 6:000$000.

O movimento de trafego no anno de 1926, comparadamente com o do anno anterior, foi o seguinte:

	1926	1925
Navios em trafego	17	16
Tonelagem bruta	28.305	26.354
" liquida	18.157	16.978
" de carga	35.120	32.520

Numero de viagens	129	108
Dias de viagem	4.208	4.709
Milhas navegadas	295.159	260.069
Consumo de combustivel — Carvão, kilos	36.347.046	31.768.183
Lenha — Kilos	—	—
Consumo de lubrificantes — Litros	40.546	36.933
Consumo de estopa — Kilos .	4.482	3.782
Transporte de passageiros — De 1ª classe	3.465	2.248
Transporte de passageiros — De 3ª classe	2.825	1.886
Transporte de cargas — Numero de volumes	2.921.442	2.826.751
Transporte de cargas — Peso em kilos	244.161.138	223.552.792
Transporte de animaes — Numero.	1.022	707
Receitas de trafego — De passagens	148:361$600	101:874$450
Receitas de trafego — De cargas.	11.334:015$400	10.845:153$550
Receitas de trafego — De animaes.	71:231$500	48:295$500
Receitas de trafego — Diversas.	222:000$000	68:500$000
Total	11.775:608$500	11.063:823$500
Renda bruta total	11.775:608$500	11.063:823$500
Despesas de custeio.	12.839:191$800	11.702:453$190
Deficit..	1.063:583$300	638:629$690

SOCIEDADE ANONYMA LLOYD NACIONAL

E' concessionaria do serviço de navegação costeira regular, a que se referem o decreto n. 15.856, de 25 de novembro de 1922, e termo de contracto de 21 de dezembro do mesmo anno, que lhe outorgaram, em troca da execução desse serviço, os favores de que gosava o Lloyd Brasileiro, quando sociedade anonyma, em 1910, excepto a subvenção, favores esses entre os quaes o mais importante é constituido pela isenção de direitos do material importado do estrangeiro para uso e consumo dos navios.

O serviço contractual consta das seguintes linhas e viagens, para transporte de cargas exclusivamente:

1) **Linha de Porto Alegre a Cabedello** — Uma viagem redonda mensal, com escalas por Pelotas, Rio Grande, Sr. Francisco, Paranaguá, Santos, Rio, Bahia, Maceió e Recife.

2) **Linha Rio Grande-Ceará** — Uma viagem redonda mensal, com escalas por Paranaguá, Santos, Rio, Victoria, Bahia, Maceió, Recife, Cabedello, Natal, Mossoró e Aracaty.

3) **Linha Rio Grande-Pará** — Uma viagem redonda mensal, com escalas por S. Francisco, Paranaguá, Santos, Rio, Victoria, Bahia, Maceió, Recife, Cabedello, Natal, Ceará, Tutoya e Maranhão.

A execução do serviço contractado, embora tenham sido realizadas todas as viagens obrigatorias, deixou de ser satisfactoria, no que toca á observancia das escalas estipuladas e á continuidade da sua realização pelos mesmos navios que as iniciaram. Diversos foram os pedidos de suppressão ou alteração de escalas, baseados na clausula II do contracto, cuja redacção liberalizou em demasia essa faculdade, que deveria, como em contractos analogos, ser utilizada apenas em casos excepcionaes. Outro tanto succede em relação á substituição dos vapores, no decurso das viagens contractuaes; essa anomalia, que prejudica a regularidade do serviço, tem se tornado por demais frequente nos ultimos tempos, e só traz beneficios para a Companhia, que assim aproveita todas as opportunidades de carregamento de seus navios, consultando apenas os seus interesses.

Esta Inspectoria, por julgar tal situação prejudicial e inconveniente, pretende providenciar, como permittirem a lettra e o espirito do contracto, afim de attenual-a ou removel-a.

Além das viagens obrigatorias do contracto, outras foram effectuadas no anno passado, para diversos portos da costa, como consta da relação abaixo, que discrimina o numero de viagens, o percurso em milhas e o transporte de cargas relativo a cada uma das linhas em trafego:

LINHAS	VIAGENS	MILHAS	CARGAS — Kilos
Porto Alegre-Cabedello	12	64.067	62.565.002
Rio Grande-Ceará	12 1/2	62.893	49.452.844
Rio Grande-Pará	12	81.622	38.320.189
Rio-Recife-Santos	6	15.889	19.187.474
Rio-Santos	3	1.254	4.309.849
Rio-Paranaguá	1	680	1.381.222
Rio-Porto Alegre	6 1/2	13.506	6.910.963
Rio-Porto Alegre-Aracajú	3	10.286	5.468.635
Santos-Aracajú	1	2.235	1.077.937
Santos-Recife	8	21.693	30.291.324
Santos-Recife-Paranaguá	2	5.793	4.351.920
Paranaguá-Recife-Santos	1	2.804	4.732.644
Paranaguá-Chaval-Rio	1	3.767	2.137.662
Paranaguá-Pará-Rio	1	4.788	5.522.154
Antonina-Recife-Rio	1	3.612	1.316.842
Totaes	17	299.889	237.026.660

O resultado da exploração do serviço, em cada uma das linhas, é demonstrado pelo quadro seguinte:

LINHAS	RECEITA	CUSTEIO	SALDO	DEFICIT
Porto Alegre-Cabedello.................	4.580:265$520	3.569:720$726	1.010:544$794	—
Rio Grande-Ceará......................	3.489:716$270	2.878:780$110	610:936$100	—
Rio Grande-Pará........................	2.699:845$490	2.798:178$841	—	98:333$351
Rio-Recife-Santos......................	1.005:120$840	845:248$737	159:872$103	—
Rio-Santos..............................	148:719$900	120:853$620	27:866$210	—
Rio-Paranaguá..........................	58:316$000	48:214$610	10:101$390	—
Rio-Porto Alegre.......................	483:585$840	413:817$736	69:768$104	—
Rio-Porto Alegre-Aracajú...............	351:056$070	265:932$980	85:123$090	—
Santos-Aracajú.........................	63:196$130	71:824$510	—	8:628$380
Santos-Recife..........................	1.849:236$306	394:273$648	454:962$358	—
Santos-Recife-Paranaguá................	275:279$200	225:500$750	49:769$450	—
Paranaguá-Recife-Santos................	267:837$850	184:242$155	83:595$695	—
Paranaguá-Chaval-Rio...................	129:.80$220	148:044$530	—	18:464$310
Paranaguá-Pará-Rio.....................	325:847$470	253:510$780	72:336$690	—
Antonina-Recife-Rio....................	110:125$360	99:803$720	10:321$640	—
Totaes........................	15.837:728$406	13.317:956$823	2.519:771$583	—

Estiveram em trafego os seguintes navios, todos elles cargueiros:

NOMES	TONELAGEM		
	Bruta	Liquida	De carga
1 — Belém................................	3.459	2.228	4.600
2 — Campeiro.............................	2.687	1.605	4.200
3 — Campinas.............................	2.306	1.390	2.800
4 — Itabira..............................	2.119	1.185	2.400
5 — Itacava..............................	1.278	765	1.500
6 — Itaipú...............................	2.326	1.302	3.400
7 — Itapoan..............................	752	512	780
8 — Portugal.............................	2.461	1.556	3.750
9 — Recife...............................	2.727	1.669	4.000
10 — Rio Amazonas........................	1.668	1.060	2.200
11 — Victoria............................	2.181	1.547	2.300
Totaes................................	23.964	14.819	31.930

Trafegou ainda, a reboque, realizando uma viagem, o pontão *Paranaguá* (1.500 tons.).

Desses navios, o de nome *Itapoan* pertence á frota da Companhia Nacional de Navegação Costeira, cujos interesses estão hoje intimamente ligados aos do Lloyd Nacional, que foi por ella adquirido.

Foram recolhidas, no devido tempo, as quotas de fiscalização semestraes relativas ao anno passado, no total de 6:000$000.

O movimento geral do trafego em 1926, comparadamente com o do anno anterior, foi o seguinte:

	1926	1925
Navios em trafego	11	11
Tonelagem bruta	23.964	24.552
" liquida	14.819	16.171
" de carga	31.930	32.650
Numero de viagens	71	57
Dias de viagem	3.303	3.115
Milhas navegadas	294.889	238.599
Consumo de combustivel — Carvão, kilos	34.097.235	28.865.766
Consumo de combustivel — Lenha, kilos	1.075.400	—
Consumo de lubrificante — Litros	33.478	26.569
Consumo de estopa — Kilos	7.125	5.942
Transporte de cargas — Numero de volumes	3.993.073	3.561.800
Transporte de cargas — Peso em kilos	237.026.660	20.155.365
Transporte de animaes — Numero	16	—
Receitas de trafego — De cargas	15.787:730$306	14.672:885$299
Receitas de trafego — De animaes	665$900	—
Receitas de trafego — Diversas	49:332$200	44:300$200
Total	15.837:728$406	14.717:185$499
Renda bruta total	15.837:728$406	14.717:185$499
Despesas de custeio	13.317:956$823	12.392:002$701
Renda liquida	2.519:771$583	2.325:182$798

COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO S. JOÃO DA BARRA E CAMPOS

Esta Companhia, cujos interesses são hoje controlados pela Companhia Nacional de Navegação Costeira, que adquiriu, ha annos, os seus bens, era antigamente concessionaria de um serviço de navegação maritima regular entre portos da costa, comprehendidos entre S. Matheus e Laguna, em virtude do termo do contracto de

23 de março de 1910, lavrado em virtude do decreto n. 6.164, de 9 de outubro de 1906. Expirado, em 1920, o prazo da concessão, não foi ella prorogado, apezar de requerida pelo concessionario. Por este motivo, deixou a Companhia de ser fiscalizada por esta Inspectoria, que della conseguiu, entretanto, a continuação da remessa dos dados estatisticos do seu movimento de trafego.

Os que enviou no anno passado, permittem verificar que manteve serviço regular nas linhas de Rio a S. Matheus, para transporte de madeiras, e de Rio a Imbituba, para transporte de carvão nacional, proveniente das minas pertencentes á Companhia Carbonifera Brasileira de Araranguá.

As viagens effectuadas, milhas percorridas e cargas transportadas constam do quadro que se segue:

LINHAS	VIAGENS	MILHAS	CARGAS — KILOS
Rio S. Matheus	6	5.478	1.405.585
Rio-Victoria	1	760	830.000
Rio-Itajahy	1	960	529.470
Rio-Florianopolis	1	959	440.000
Rio-Imbituba	22	20.448	11.248.974
Totaes	31	28.605	14.454.029

A exploração desse serviço de navegação produziu os resultados a seguir:

LINHAS	RECEITA	CUSTEIO	SALDO	DEFICIT
Rio-S. Matheus	128:054$535	97:400$535	30:634$000	—
Rio-Victoria	35:440$000	28:153$936	7:286$064	—
Rio-Itajahy	13:443$800	53:460$925	—	40:017$126
Rio-Florianopolis	10:558$000	10:830$410	—	272$410
Rio-Imbituba	387:470$500	352:514$363	34:956$137	—
Totaes	574:946$835	542:360$169	32:586$666	—

O material fluctuante em trafego foi o seguinte:

LINHAS	TONELAGEM		
	Bruta	Liquida	De carga
1 — Carangola	433	258	480
2 — Fidelense	433	259	480
	866	517	960

Finalmente, o movimento geral do trafego em 1926, comparadamente com o do anno anterior:

	1926	1925
Navios em trafego	2	2
Tonelagem bruta	866	866
" liquida	517	517
" de carga	960	960
Numero de viagens	31	33
Dias de viagem	526	511
Milhas navegadas	28.605	27.756
Consumo de combustivel — Carvão, kilos	2.025.000	2.175.600
Consumo de lubrificantes, kilo	2.275	2.236
" " estopa, kilos	260	330
Transporte de cargas — Numero de volumes	83.203	102.777
Transporte de cargas — Peso em kilos	14.454.029	16.449.779
Receitas de trafego — De cargas	574:946$835	650:648$100
" " " — Diversas	—	27:500$000
" " " — Total	574:946$835	678:148$100
Renda bruta total	574:946$835	678:148$100
Despesas de custeio	542:360$169	448:497$583
Renda liquida	32:586$666	229:650$517

GYSBERTO CONRADO GOVERTS MUTZENBECHER

E' proprietario do vapor "Etha", ao qual, por despacho ministerial de 27 de abril de 1925, foram concedidas as regalias e vantagens de paquete, consignadas no art. 157 do Regulamento da Marinha Mercante e Navegação de Cabotagem, em troca dos onus estipulados no art. 159 do mesmo regulamento.

O referido vapor, que não dispõe de accommodações para passageiros e arqueia 400 toneladas brutas, 225 liquidas e 320 de capacidade de carga, realizou no anno passado, com regularidade, via-

gens entre Rio de Janeiro e portos do Estado de Santa Catharina, com escalas intermediarias.

O numero dessas viagens, o percurso em milhas e o transporte de cargas por elle effectuado constam a seguir:

LINHAS	VIAGENS	MILHAS	CARGAS — KILO
Rio—Itajahy	12	10.295	5.657.346
Rio—Florianopolis	1	935	592.000
Rio—Laguna	9	8.610	5.384.039
Totaes	22	19.840	11.633.385

A esse trafego corresponderam os seguintes resultados:

LINHAS	RECEITA	CUSTEIO	SALDO	DEFICIT
Rio—Itajahy	269:064$490	286:870$030	$	18:805$540
Rio—Florianopolis	32:967$190	16:295$120	16:672$070	$
Rio—Imbituba	320:553$060	248:172$910	72:380$150	$
Totaes	622:584$740	551:338$060	71:246$680	$

O movimento geral do trafego no anno passado, comparadamente com o do anno anterior foi o seguinte:

	1926	1925
Navios em trafego	1	1
Tonelagem bruta	400	400
Tonelagem liquida	225	225
" de carga	320	320
Numero de viagens	22	12
Dias de viagem	243	128
Milhas navegadas	19.840	10.291
Consumo de combustivel — Carvão, kilos	1.211.500	613.800

Consumo de combustivel — Lenha, kilos	178.522	56.166
Consumo de lubrificante, litros . . .	3.303	1.614
Consumo de estopa, kilos	241	102
Transporte de cargas — Numero de volumes	230.721	107.753
Transporte de cargas — Peso em kilos	11.633.385	5.950.876
Receita de trafego — De cargas . . .	622:584$740	303:295$390
" " — Total	622:584$740	303:295$390
Renda bruta total	622:584$740	303:295$390
Despesas de custeio	551:338$060	251:046$330
Renda liquida	71:246$680	52:249$060

COMPANHIA DE VIAÇÃO S. PAULO-MATTO GROSSO

E' concessionaria do serviço de navegação do rio Paraná, entre os saltos de Urubupungá e das Sete Quédas, e dos seus affluentes Pardo, Anhanduhy, Ivinheima e Brilhante, a que se referem o Decreto n. 9.582, de 15 de maio de 1912, o termo de contracto de 31 de agosto do mesmo anno. Esse contracto, que fôra rescindido pelo Decreto n. 10.376, de 6 de agosto de 1913, continúa em vigor, por ter sido este ultimo acto revogado pelo Decreto n. 10.522, de 23 de outubro do mesmo anno.

O serviço contractual, que é favorecido com a isenção de direitos aduaneiros para o material importado e destinado a uso e consumo dos navios da Companhia, consta das seguintes linhas e viagens:

1) — **Linha de Porto Tibiriçá a Porto Guayra**, no rio Paraná — Uma viagem redonda, mensal, com escalas intermediarias.

2) — **Linha de Porto Tibiriçá a Porto Alegre**, nos rios Paraná, Pardo e Anhanduhy — Uma viagem redonda, mensal, com escalas intermediarias.

3) — **Linha de Porto Tibiriçá a Porto Jupiá**, no rio Paraná — Uma viagem redonda, mensal, directa.

4) — **Linha de Porto Tibiriçá a Porto Guassú**, nos rios Paraná, Ivinheima e Brilhante — Uma viagem mensal, com escalas intermediarias.

O trafego contractual, que vinha sendo realizado com regularidade, se desorganizou em 1924, quando o material da Companhia caiu em mãos dos revoltosos de São Paulo; embora soffra ainda os effeitos dessa occurrencia, vae sendo, aos poucos, normalisada.

Deixaram ainda, entretanto, de ser effectuadas cinco viagens contractuaes da linha de Porto Tibiriçá a Porto Alegre (as dos mezes de março, maio, julho, agosto e dezembro); duas da linha de Porto Tibiriçá a Porto Jupiá (as dos mezes de fevereiro e maio); e tres da linha de Porto Tibiriçá a Porto Guassú (as dos mezes de maio, agosto e setembro). Por outro lado, em caracter extraordinario, foram rea-

lizadas quatro viagens na linha de Porto Tibiriçá e duas na linha Porto Tibiriçá a Porto Alegre.

A discriminação desse trafego, distribuido pelas diversas linhas, consta a seguir:

LINHAS	VIAGENS	MILHAS	PASSAGEIROS		CARGAS — Kilos
			1ª classe	3ª classe	
Porto Tibiriçá a Porto Guayra...	12	5.832	289	—	305.794
— — a Porto Alegre....	7	1.582	58	—	187.510
— — a Porto Jupiá	10	1.610	72	—	12.430
— — a Porto Guassú....	9	5.823	67	—	242.974
— — a Porto Guayra (Ext.)...........	4	1.335	227	—	55.843
— — a Porto Alegre (Ext.)	2	312	6	—	78.421
Totaes..................	44	16.494	719	—	882.972

A exploração desse serviço de navegação deu os seguintes resultados:

LINHAS	RECEITA	CUSTEIO	SALDO	DEFICIT
Porto Guayra..............	43:195$700	32:201$400	10:994$300	
Porto Alegre..............	13:102$700	11:659$800	1:442$900	
Porto Jupiá...............	1:940$100	10:426$150	—	8:486$050
Porto Guassú..............	28:650$100	32:802$050	—	4:151$950
Porto Guayra (Extraord.)...	15:314$400	7:061$228	8:253$172	
Porto Alegre (Extraord.)...	4:487$000	5:244$700	—	757$700
Totaes..............	106:690$000	99:395$328	7:294$672	

O material fluctuante em trafego foi o seguinte:

NOMES	LOTAÇÃO DE PASSAGEIROS		TONELAGEM		
	1.ª	2.ª	Bruta	Liquida	De carga
1 — Amambay..............	20	—	24	16	3
2 — Brilhante..............	10	—	30	20	15
3 — Guayra................	60	—	50	30	45
	—	—	104	66	63

Além desses vapores, trafegaram algumas lanchas de carga, conduzidas a reboque delles.

A Companhia ainda não recolheu as quotas de fiscalização correspondentes aos dois semestres do anno passado, que importam em 3:600$000.

O movimento de trafego em 1926, comparadamente com o do anno anterior, se acha discriminado a seguir:

	1926	1925
Navios em trafego	3	2
Tonelagem bruta	104	80
" liquida	66	50
" de carga	63	60
Numero de viagens	44	7
Dias de viagem	406	72
Milhas navegadas	16.494	2.817
Consumo de combustivel—Lenha, kilos	1.782.275	372.050
Consumo de lubrificantes, listros	2.055	335
Consumo de estopa, kilos	246	35
Transporte de passageiros—De 1ª classe	719	179
" " cargas—Numero de volumes	24.334	2.555
Transporte de cargas — Peso em kilos	882.972	158.090
Transporte de animaes — Numero . .	79	
Receitas de trafego — De passagens. .	31:434$500	7:819$000
" " — De cargas . . .	74:562$500	14:412$100
" " — De animaes . .	568$000	
" " — Diversas . . .	125$0000	5:000$000
" " — Total	106:690$000	27:231$100
Renda bruta total	106:690$000	27:231$100
Despesas de custeio	99:395$328	19:268$700
Renda liquida	7:294$672	7:962$400

EMPREZA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO HOEPCKE

Era, primitivamente, concessionaria do serviço de navegação costeira regular entre Rio de Janeiro e Laguna, a que se refere o termo de contracto de 21 de maio de 1910, firmado em virtude do Decreto n. 7.954, de 14 de abril do mesmo anno, que lhe concedera, em troca da execução desse serviço, os mesmos favores de que gozava o Lloyd Brasileiro, quando sociedade anonyma, vigentes naquella época, excepto a subvenção, favores esses entre os quaes avultava o de isenção de direitos para material importado para uso e consumo dos seus navios.

Terminado em 21 de maio de 1920 o praso desse contracto, requereu a empreza ao Governo a sua prorogação, e desde aquella data até a da celebração do novo contracto, em 1922, continuou a executar com a regularidade anterior os serviços de que estava encarregada, gozando apenas dos favores representados pelas regalias e vantagens de paquetes conferidas aos seus vapores pela extincta commissão, favores esses que foram mantidos, em caracter provisorio.

O novo contracto, que está em vigor, foi celebrado em virtude do Decreto n. 15.857, de 25 de novembro de 1922, sendo assignado o respectivo termo em 23 de dezembro do mesmo anno. A nova concessão foi dada com os mesmos onus e vantagens da anterior, e pelo prazo de 10 annos.

O serviço contractual, identico ao que era executado anteriorente, consta das seguintes linhas e viagens:

1) — **Linha de Florianopolis a Rio de Janeiro** — Duas viagens redondas mensaes entre esses portos, com escalas por Itajahy, São Francisco e Santos.

2) — **Linha de Florianopolis a Paranaguá** — Duas viagens redondas, entre esses portos com escalas por Itajahy e São Francisco.

3) — **Linha de Florianopolis a Laguna** — Quatro viagens redondas mensaes directas entre esses portos.

As viagens do contracto foram effectuadas com a regularidade habitual, só tendo sido interrompidas quando houve necessidade de concertos nos dois unicos vapores, "Anna" e "Max", de que dispõe a companhia, aquelle empregado nas viagens da primeira linha e este no serviço das duas ultimas. Foi o que occorreu no anno passado, com ambos os vapores: o "Anna", por necessidade de concerto das caldeiras, foi retirado do trafego no periodo de 29 de fevereiro a 14 de julho, acarretando essa occurrencia a suppressão, autorizada pelo Governo, de onze viagens contractuaes da linha de Florianopolis ao Rio (as de fevereiro a junho e a 1ª do mez de julho); o "Max", por carecer de pequenos reparos eventuaes, deixou de effectuar tambem, com a devida autorização, uma viagem da linha de Florianopolis a Paranaguá (a 2ª de julho) e uma das da linha de Florianopolis a Laguna (a 3ª de julho).

Para obviar esse inconveniente, causado pela falta de um navio de reserva, a Empreza mandou construir na Allemanha uma nova unidade, o "Carl Hoepcke", de lotação de passageiros e tonelagem de carga superiores ás do "Anna" e que será entregue ao trafego em setembro proximo.

O trafego nas linhas contractuaes, definido pelo numero de viagens, percurso em milhas e transportes effectuados, no anno proximo passado, assim se discrimina:

LINHAS	VIAGENS	MILHAS	PASSAGEIROS		CARGAS
			1ª classe	3ª classe	Kilos
Florianopolis-Rio	13	13.650	1.651	1.727	10.370.567
Florianopolis-Paranaguá	23	7.820	1.390	1.624	5.092.597
Florianopolis-Laguna	47	5.640	2.625	1.084	4.650.457
Florianopolis-Laguna (Viagem extraord.)	1	120	29	5	25.609
Florianopolis-S. Francisco	3	526	36	140	387.418
Florianopolis-Itajahy	3	294	37	21	319.441
Totaes	90	28.050	5.768	4.601	20.846.089

Os resultados da exploração desse trafego foram os que se seguem:

LINHAS	RECEITA	CUSTEIO	SALDO	DEFICIT
Florianopolis-Rio	767:176$580	713:726$170	53:450$410	
Florianopolis-Paranaguá	230:391$100	179:091$800	51:299$500	
Florianopolis-Laguna	185:143$340	190:989$360	—	5:846$020
Florianopolis-Laguna (Viagem extraordinaria)	1:015$600	3:728$160	—	2:712$560
Florianopolis-S. Francisco	11:186$000	12:477$600	—	1:291$600
Florianopolis-Itajahy	7:217$800	9:041$370	—	1:823$570
Totaes	1.202:130$420	1.109:054$260	93:076$160	

Esteve em trafego o seguinte material fluctuante:

NOMES	LOTAÇÃO DE PASSAGEIROS		TONELAGEM		
	1ª	3ª	Bruta	Liquida	De carga
1 — Anna.................	44	40	720	364	650
2 — Max..................	28	30	241	116	180
Totaes..............	—	—	961	480	830

Recolheu a Empreza, no devido tempo, as quotas de fiscalização semestraes relativas ao anno passado, na importancia total de réis 3:600$000.

O movimento geral do trafego dos vapores em 1926, comparadamente com o do anno anterior, foi o seguinte:

	1926	1925
Navios em trafego	2	2
Tonelagem bruta	961	961
" liquida	480	480
" de carga	830	830
Numero de viagens	90	78
Dias de viagens	480	528
Milhas navegadas	28.050	34.930
Consumo de combustivel—Carvão, kilos	2.110.000	2.535.800
Consumo de combustivel—Lenha, kilos	24.500	280.200
Consumo de lubrificante—litros .	2.357	3.574
Consumo de estopa—kilos	572	723
Transporte de passageiros — De 1ª classe	5.768	6.068
Transporte de passageiros — De 3ª classe	4.601	4.876
Transporte de cargas — Numero de volumes	416.488	590.755
Transporte de cargas — Peso em kilos	20.846.089	30.823.275
Receitas de trafego—De passagens	218:167$800	299:689$460
" " —De cargas. .	983:962$620	1.575:433$380
" " —Total	1.202:130$420	1.875:122$840
Renda bruta total	1.202:130$420	1.875:122$840
Despesas de custeio	1.109:054$260	1.329:051$230
Renda liquida	93:076$160	546:071$610

ESTRADA DE FERRO SANTA CATHARINA

A navegação do rio Itajahy, entre a cidade desse nome e a de Blumenau é feita, actualmente, pela Estrada de Ferro Santa Catharina, á qual foi incorporada o material fluctuante da Companhia de Navegação Fluvial Itajahy-Blumenau, requisitado pelo Governo, na fórma do Decreto n. 13.539, de 9 de abril de 1919. O serviço, até essa época, era realizado pela citada companhia, em virtude do Decreto n. 10.670, de 7 de janeiro de 1914, que concedera regalias e vantagens de paquete ao unico vapor de sua propriedade, de nome "Blumenau".

Esse vapor, que dispõe de accommodações para 20 passageiros de 1ª classe e 50 de 2ª e arqueia 45 toneladas brutas, 30 liquidas e 30 de capacidade de carga, continuou, no anno passado, a executar a mesma linha, na qual effectuou 170 viagens, com o percurso de 12.070 milhas, transportando 2.026 passageiros de 1ª e 3.982 de 2ª, bem como 13.050.540 kilos de carga; e esses transportes correspondem a receita de 178:358$610, contra o total de custeio de réis 92:665$313, resultando da exploração do trafego a renda liquida de 85:693$297.

Além do citado vapor, trafegaram ainda, por elle conduzidas a reboque as seguintes lanchas de carga: *Altona* (30 tons.), *Bôa Esperança* (20 tons.), *Gaspar* (23 tons.), *Itajahy* (96 tons.), *Itoupava* (18 tons.) e *Progresso* (42 tons.).

O movimento geral do trafego dessa navegação em 1926, comparadamente com o do anno anterior, foi o seguinte:

	1926	1925
Navios em trafego	1	1
Tonelagem bruta	45	45
" liquida	30	30
" de carga	30	30
Numero de viagens	170	168
Dias de viagem	343	353
Milhas navegadas	12.070	11.928
Consumo de combustivel—Lenha, kilos	2.569.981	2.693.866
Consumo de lubrificantes, litros	856	1.197
Consumo de estopa, kilos	147	226
Transporte de passageiros—De 1ª classe	2.026	1.567
" " —De 2ª classe	3.982	2.964
" de cargas — Numero de volumes	175.058	183.056
Transporte de cargas—Peso em kilos	13.050.540	15.889.060
Transporte de animaes — Numero	9	22
Receitas de trafego — De passagens	31:814$125	25:166$885
" " — De cargas	134:677$765	157:351$760
" " — De animaes	93$800	127$000
" " — Diversas	11:772$920	13:843$230
— Total	178:358$610	196:488$875

Renda bruta total	178:358$610	196:488$875
Despesas de custeio	92:665$313	106:453$927
Renda liquida	85:693$297	90:034$948

ORGANISAÇÃO DA INSPECTORIA

SERVIÇOS DE EXPEDIENTE E CONTABILIDADE

Em seguida transcrevo os quadros organizados pela Secção de Expediente e Contabilidade, pelos quaes se verificam a organização do pessoal, seus vencimentos, sua distribuição pelas tres secções que compõem a repartição, a applicação das diversas sub-consignações das verbas 4ª e 18ª e demais detalhes das differentes occorrencias havidas no transcorrer de 1926.

Peço venia para chamar especialmente a attenção de V. Ex. para dois destes quadros, um sob a designação: "Quadro dos funccionarios titulados da Inspectoria Federal de Navegação" e o outro contendo as suggestões de augmento de algumas sub-consignações já existentes e a creação de outras, que se me afiguram necessarias para o bom funccionamento da repartição no anno vindouro.

Embora já tenha sido remettido ao Congresso Nacional o orçamento geral da Republica para o proximo exercicio de 1928, de tal ordem me parecem vantajosos estes pequenos accrescimos á nossa dotação, que não posso deixar de incluil-os neste relatorio e recommendal-o a V. Ex. Talvez que ainda seja possivel obter do corpo Legislativo a sua inclusão no orçamento da repartição para o anno de 1928.

O primeiro destes quadros contém as alterações havidas no quadro dos funccionarios desde 11 de fevereiro de 1920, data da reorganização da repartição nos moldes actuaes até o presente momento.

O quadro de funccionarios creado pelo decreto n. 14.050, de 5 de fevereiro de 1920, foi mais tarde accrescido de varios logares pelo decreto n. 15.839, de 14 de novembro de 1922, e posteriormente reduzido de 11 fiscaes regionaes, sendo quatro de 2ª classe e sete de 3ª, pela lei da despesa para 1926.

Este córte nos fiscaes trouxe grande perturbação para a bôa fiscalização dos serviços, cousa intuitiva, desde que se observe que em um total de 23 fiscaes regionaes foram supprimidos 11 logares. Muitos portos ficaram sem uma representação da Inspectoria, outros tiveram que ser desclassificados de categoria.

Sem embargo de que fosse possivel a dispensa de alguns logares, ella não seria, entretanto, aconselhavel em tão grande numero.

Assim, pugnando agora pelo restabelecimento de alguns logares de fiscal, penso que V. Ex. prestaria grande auxilio á fiscalização efficiente da repartição, si obtivesse o restabelecimento dos cargos de fiscal regional de 2ª classe em numero equivalente á despesa com os 11 logares supprimidos, ou sejam 80:860$000.

Esta quantia mesmo podia ser distribuida de fórma a per-

mittir o augmento de mais alguns fiscaes de 1ª classe. A melhoria de categoria e consequente remuneração maior, offerecem opportunidade para se poder escolher pessoal mais habilitado, o que redundará em incontestavel beneficio para o serviço, maximé tendo em vista o desenvolvimento auspicioso que vae tendo a aviação no nosso paiz.

A justificativa dos accrescimos na nossa dotação, constantes do segundo quadro, a que me referi, é facil.

Já de annos passados vem a Secção de Expediente e Contabilidade fazendo sentir as difficuldades em que se encontra para fazer face ás diversas exigencias, para o regular funccionamento da repartição, já por falta de dotação sufficiente, já por ausencia completa de meios. O trecho abaixo transcripto do relatorio do engenheiro Alcides Figueiredo de Medeiros, chefe dessa secção e referente ao anno de 1926, dá conta destas difficuldades:

> "Não foi, porém, só nestas duas sub-consignações (para o serviço da lancha e material de expediente) que se fez notar a insufficiencia dos nossos meios.
>
> Desde que foi creada a actual Inspectoria, tem luctado com falta de recursos para installar os seus serviços.
>
> Nunca lhe foi dada uma quantia para tal fim e só aos poucos é que foi adquirido o que hoje possúe, isto mesmo só aqui para a séde. Não obstante reiteradas ponderações que fiz, no sentido de serem procurados meios para que as fiscalizações nos Estados tivessem uma sala ao menos com um servente e placa á porta, de fórma a indicar onde as partes interessadas pudessem recorrer á intervenção da repartição em caso de necessidade, até hoje não se modificou este estado de cousas, estando a Inspectoria na contingencia de merecer o favor de seus fiscaes regionaes que, em suas proprias residencias, muitas vezes distantes dos centros commerciaes facilmente accessiveis, guardam os archivos das fiscalizações regionaes, e recebem as partes.
>
> Isso evidentemente em nada recommenda a representação da repartição, collocando os seus prepostos em situação vexatoria, ao mesmo tempo diminuindo a autoridade da séde central sobre estes funccionarios.
>
> Uma pequena quantia, talvez 2:400$ annuaes para cada fiscalização regional, poderia remediar o mal, ao menos passageiramente.
>
> Releva notar tambem, que sómente aqui, na séde, possúe a repartição uma embarcação para fazer a fiscalização nos vapores.
>
> Esta lancha mesma se encontra em estado lastimavel de conservação, embora as reiteradas tentativas para obviar este mal.
>
> As fiscalizações estaduaes têm que se servir de embarcações das proprias companhias fiscalizadoras ou ir a bordo dos vapores, quando atracados ao cáes."

QUADRO DO PESSOAL DA INSPECTORIA

Um inspector, em commissão, dirigindo a repartição composta de tres secções, a saber:

Secção de Expediente e Contabilidade.
Secção de Fiscalização.
Secção de Estatistica.
Estas secções, por sua vez, se compõem do seguinte pessoal:

SECÇÃO DE EXPEDIENTE E CONTABILIDADE

1 official.

1 chefe de Secção.
1 1° escripturario.
1 2° escripturario.
1 3° escripturario.
1 protocollista.
2 dactylographas.
1 porteiro.
1 continuo.
1 servente.

SECÇÃO DE FISCALIZAÇÃO

1 chefe de Secção.
2 engenheiros ajudantes.
4 fiscaes regionaes de 1ª classe.
6 fiscaes regionaes de 2ª classe.
3 fiscaes regionaes de 3ª classe.
1 fiscal regional de 3ª classe (addido em commissão).
1 fiscal regional em Montevidéo.
1 3° escripturario.
1 dactylographa.

SECÇÃO DE ESTATISTICA

1 chefe de Secção.
1 official.
1 1° escripturario.
1 2° escripturario.
1 3° escripturario.
1 dactylographa.

Tabella de Vencimentos dos Funccionarios Titulados antes e depois da Incorporação da Tabella Lyra

CATEGORIAS	VENCIMENTOS ANNUAES ANTES DA INCORPORAÇÃO	VENCIMENTOS ANNUAES DEPOIS DA INCORPORAÇÃO	NUMERO	TOTAL
Inspector................	24:000$000	27:600$000	1	27:600$000
Chefes de Secção........	13:200$000	16:320$000	3	48:960$000
Engenheiros ajudantes...	8:400$000	11:040$000	2	22:080$000
Officiaes	9:600$000	12:360$000	2	24:720$000
Fisc. reg. 1ª classe......	7:200$000	9:720$000	4	38:880$000
Fisc. reg. 2ª classe......	6:000$000	8:400$000	6	50:400$000
Fisc. reg. 3ª classe......	4:200$000	6:180$000	3	18:540$000
1ºˢ Escripturarios.........	7:200$000	9:720$000	2	19:440$000
2ºˢ Escripturarios.........	6:000$000	8:400$000	2	16:800$000
3ºˢ Escripturarios.........	4:800$000	6:960$000	3	20:880$000
Protocolista.............	3:600$000	5:400$000	1	5:400$000
Dactylographas	3:600$000	5:400$000	4	21:600$500
Porteiro.................	3:600$000	5:400$000	1	5:400$000
Continuo	2:400$000	3:720$000	1	3:720$000
Servente.................	1:800$000	3:360$000	1	3:350$000
Fiscal em Montevidéo — (ouro).............	2:400$000	3:720$000	1	3:720$000

Tabella das Diarias do Pessoal da Lancha antes e depois da Incorporação da Tabella Lyra

CATEGORIAS	NUMEROS	DIARIAS ANTES DA INCORPORAÇÃO	ANNUAL ANTES DA INCORPORAÇÃO	ANNUAL DEPOIS DA INCORPORAÇÃO
Mestre	1	12$000	4:380$000	6:441$600
Motorista	1	10$000	3:650$000	5:490$000
Foguista	1	8$000	2:920$000	4:465$600
1º Marinheiro	1	6$500	2:372$000	3:696$600
Marinheiro	1	12$000	4:380$000	6:830$800

EM SER

DIVERSAS DESPESAS

Ajuda de custo e diarias por serviços fóra das respectivas sédes (arts. 55 e 62 do Regulamento) . 5:000$000
Differença de vencimentos por substituições regulamentares . . . . 6:000$000

CONSIGNAÇÃO — MATERIAL

EM SER

I — Material permanente

Acquisição e conservação de mobiliario, machinas, apparelhos, utensilios, livros e revistas. . . . . 3:000$000

II — Material de consumo

Livros em branco, material de escriptorio e expediente . . . . 20:000$000
Para o serviço da lancha . . . . 10:000$000
Despesas miudas e de prompto pagamento . . . . . 1:000$000

III — Diversas despesas

Aluguel de casa	24:000$000
Serviço telephonico	1:200$000
Luz electrica	900$000
Transporte do pessoal em serviço	600$000

Quadro dos Funccionarios Titulados da Inspectoria Federal de Navegação

CATEGORIAS	VENCIMENTOS ANNUAES	REG. APPROVADO PELO DEC. N. 14.050, DE 5 DE FEVEREIRO DE 1920	ALTERAÇÕES FEITAS PELO DECRETO NUMERO 15.839, DE 14/11/22	COM AS SUPPRESSÕES FEITAS PELA LEI DE DESPEZA PARA 1925
Inspector	24:000$000	1	1	1
Chefe de Secção de Fiscazação	13:200$000	1	1	1
Chefe de Secção de Estatistica	13:200$000	1	1	I
Chefe de secção de Expte. e Contde	13:200$000	1	1	1
Eng^os ajudantes	8:400$000	2	2	2
Fisc. reg. 1ª classe	7:200$000	4	4	4
Fisc. reg. 2ª classe	6:000$000	10	10	6
Fisc. reg. 3ª classe	4:200$000	8	10	3
Officiaes	9:600$000	—	2	2
1^os escripturarios	7:200$000	2	2	2
2^os escripturarios	6:000$000	2	2	2
3^os escripturarios	4:800$000	2	2	2
Protocollista	3:600$000	1	1	1
Dactylographas	3:600$000	1	4	4
Porteiro	3:600$000	—	1	1
Continuo	2:400$000	1	1	1
Servente	1:800$000	1	1	1
Fiscal regional em Montevidéo (ouro)	2:400$000	1	1	1

Alterações feitas nas fiscalisações regionaes em virtude da suppressão de 4 fiscaes regionaes em 2° e 7 de 3 classe feita pela Lei de Despeza para 1925

SÉDE DAS FISCALIZAÇÕES	NUMERO DE FISCAES EXISTENTES	
	De accôrdo com o Reg. approvado pelo dec. 15.839, de 14—11—922	De accôrdo com as suppressões da lei de despeza para 1925
Séde Central — Rio de Janeiro.	1 Chefe da Secção de Fiscalização.	1 Chefe de Secção de Fiscalização.
	1 Engº ajudante........	1 Engº ajudante.
	1 Fisc. reg. 1ª classe..	1 Fisc. reg. 1ª classe.
	1 Fisc. reg. 2ª classe..	1 Fisc. reg. 2ª classe.
Amazonas — Manáos..	1 Fisc. reg. 2ª classe..	1 Fisc. reg. 2ª classe.
Pará — Belém........	1 Engº ajudante........	1 Engº ajudante.
	1 Fisc. reg. 1ª classe..	1 Fisc. reg. 1ª classe.
	1 Fisc. reg. 2ª classe..	—
Maranhão — S. Luiz..	1 Fisc. reg. 3ª classe..	1 Fisc. reg. 3ª classe.
Piauhy :		
Therezina...........	1 Fisc. reg. 2ª classe..	—
Tutoya.............	1 Fisc. reg. 3ª classe..	—
Ceará — Fortaleza...	1 Fisc. reg. 2ª classe..	1 Fisc. reg. 2ª classe.
R. G. do Norte —Natal.	1 Fisc. reg. 3ª classe..	—
Parahyba — Parahyba.	1 Fisc. reg. 2ª classe..	—
Pernambuco — Recife.	1 Fisc. reg. 2ª classe..	1 Fisc. reg. 3ª classe.
Alagoas — Maceió....	1 Fisc. reg. 3ª classe..	—
Sergipe — Aracajú....	1 Fisc. reg. 3ª classe..	—
Bahia :		
S. Salvador.........	1 Fisc. reg. 1ª classe..	1 Fisc. reg. 1ª classe.
Joazeiro............	1 Fisc. reg. 2ª classe..	1 Fisc. reg. 2ª classe.
Minas Geraes — Pirapora..............	1 Fisc. reg. 3ª classe..	1 Fisc. reg. 3ª classe.
Matto Grosso — Corumbá............	1 Fisc. reg. 3ª classe..	—
Espirito Santo — Victoria	1 Fisc. reg. 3ª classe..	—
S. Paulo — Santos....	1 Fisc. reg. 2ª classe..	1 Fisc. reg. 2ª classe.

SÉDE DAS FISCALIZAÇÕES	NUMERO DE FISCAES EXISTENTES	
	De accôrdo com o Reg. approvado pelo dec. 15.839, de 14—11—922	De accôrdo com as suppressões da lei da despeza para 1925
Paraná — Santa Paranaguá	1 Fisc. reg. 3ª classe..	—
Santa Catharina — Florianopolis.........	1 Fisc. reg. 3ª classe..	—
Rio Grande do Sul:		
Rio Grande..........	1 Fisc. reg. 1ª classe..	1 Fisc. reg. 1ª classe.
Porto Alegre..........	1 Fisc. reg. 2ª classe..	1 Fisc. reg. 2ª classe.
Montevidéo — (ouro)..	1 Fiscal...............	1 Fiscal.

A phase de resurgimento promissor que se desenha actualmente anima-me a suggerir, não só o augmento de algumas sub-consignações existentes, como tambem a inclusão de novas para o anno vindouro, conforme indica o quadro seguinte :

SUB-CONSIGNAÇÕES	DOTAÇÃO DO ORÇAMENTO APRESENTADO	REFORÇO PEDIDO	TOTAL
5. Differença de vencimentos por substituições regulamentares..	15:000$000	5:000$000	20:000$000
Consignação «Material»			
1. Acquisição e conservação de mobiliario, machinas, utensilios, livros e revistas..........	5:000$000	5:000$000	10:000$000
2. Livros em branco, material de escriptorio e expediente.......	20:000$000	10:000$000	30:000$000
3. Para o serviço de conservação da lancha....................	15:000$000	10:000$000	25:000$000
Sub-consignações novas			
Impressão de relatorios.........	—	12:000$000	12:000$000
Despezas eventuaes...........	—	15:000$000	15:000$000
Aluguel de salas e pagamento de serventes para sua limpeza nas fiscalisações regionaes (10 fiscalisações regionaes nos Estados)......................	—	24:000$000	24:000$000

O augmento total da despesa será de 30:000$000 — 51:000$000 = 81:000$000.

O augmento de 30:000$ se verifica na majoração das sub-consignações já existentes, emquanto que o de 51:000$ resulta da inclusão das novas sub-consignações.

Penso que este augmento, mesmo no caso em que seja levada a effeito a reforma da repartição, para cumprir o que manda o regulamento da navegação aerea civil, habilitará a Inspectoria a desempenhar suas funcções, pelo menos durante o anno, quando o serviço ainda não houver attingido grande desenvolvimento.

* * *

1) Actos relativos á Inspectoria expedidos em 1926, referentes:
   A — Inspectoria de modo geral.
   B — Pessoal.
   C — Companhias fiscalizadas.

2) Pessoal da Inspectoria em 31 de dezembro de 1926 e respectivo tempo de serviço.

3) Serviços executados pela Secção de Expediente e Contabilidade.

4) Custeio dos serviços da Inspectoria.

5) Subvenções ás Companhias de Navegação fiscalizadas.

6) Renda da Inspectoria.

7) Occorrencias principaes.

ACTOS RELATIVOS A' INSPECTORIA EM 1926

PESSOAL

Pelo Exmo. Sr. Ministro da Viação e Obras Publicas:

Portarias de licença 2

Pelo Sr. Inspector:

Portarias de designação 10

QUADRO DETALHADO DOS ACTOS RELATIVOS AO PESSOAL DA INSPECTORIA, EXPEDIDOS DURANTE O ANNO DE 1926

Pelo Exmo. Sr. Ministro da Viação e Obras Publicas:

Portaria de 10 de julho de 1926 — Concede a Luiz de Azevedo Cunha, fiscal regional de 1ª classe, tres mezes de licença, com ordenado, para tratamento de saude, de accôrdo com o art. 8°, n. 1, do decreto n. 14.663, de 1 de fevereiro de 1921.

Portaria de 14 de novembro de 1926 — Concede ao engenheiro Luciano Lobato Kœler, chefe da Secção de Estatistica, seis mezes

de licença, para tratamento de saude, com todos os vencimentos, de accôrdo com o art. 17, § 1º, do decreto n. 14.663, de 1 de fevereiro de 1921.

Pelo Sr. inspector:

Portaria de 7 de janeiro de 1926 — Designando o engenheiro Alcides Figueiredo de Medeiros, chefe da Secção de Expediente e Contabilidade, para servir como presidente da Commissão de Concurrencias Publicas, durante o anno de 1926.

Portaria de 7 de janeiro de 1926 — Designando o engenheiro ajudante Honorio de Barros, para servir como vogal da Commissão de Concurrencias Publicas, durante o anno de 1926.

Portaria de 7 de janeiro de 1926 — Designa o official, interino, Antonio Pimentel Brandão, para servir como vogal da Commissão de Concurrencias Publicas, durante o anno de 1926.

Portaria de 7 de de janeiro de 1926 — Designa o 1º escripturario, interino, Jayme de Albuquerque Alves Maia, para servir como secretario da Commissão de Concurrencias Publicas, durante o anno de 1926.

Portaria de 27 de julho de 1926 — Designa, de conformidade com a lettra *d* do art. 22 do regulamento, o fiscal regional de 2ª classe, Hildebrando de Carvalho, para exercer interinamente o cargo de fiscal regional de 1ª classe, durante o impedimento dó effectivo, a partir de 26 do mesmo mez.

Portaria de 14 de dezembro de 1926 — Designa o ófficial Jorge Teixeira de Gouvêa para exercer interinamente o cargo de chefe da Secção de Estatistica, durante o impedimento do effectivo, a partir da mesma data.

Portaria de 14 de dezembro de 1926 — Designa o 1º escripturario Renato Dias Braga para exercer interinamente o cargo de official da Secção de Estatistica, durante o impedimento do effectivo, a partir da mesma data.

Portaria de 14 de dezembro de 1926 — Designa o 2º escripturario Ascanio Henrique Pereira de Abreu para exercer interinamente o cargo de 1º escripturario da Secção de Estatistica, durante o impedimento do effectivo, a partir da mesma data.

Portaria de 14 de dezembro de 1926 — Designa o 3º escripturario Moacyr Sampaio para exercer interinamente o cargo de 2º escripturario da Secção de Estatistica, durante o impedimento do effectivo, a partir da mesma data.

Portaria de 14 de dezembro de 1926 — Designa a dactylographa, Esther Martins Costa para exercer interinamente o cargo de 3º escripturario da Secção de Estatistica, durante o impedimento do effectivo, a partir da mesma data.

DECRETOS

Decreto n. 5.012, de 4 de agosto de 1926 — Autoriza o Presidente da Republica a abrir, pelo Ministerio da Viação e Obras Publicas, o credito especial e 26:336$156 para pagamento a ex-funccionarios da Inspectoria Federal de Navegação e outros, exonerados em virtude de reducções determinadas por lei.

Decreto n. 17.476, de 19 de outubro de 1926 — Abre ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito de 26:336$156 para pagamento a ex-funccionarios da Inspectoria Federal de Navegação e outros, exonerados em virtude de reducções legaes.

Decreto n. 17.607, de 24 de dezembro de 1926 — Rescinde o contracto celebrado com Alberto Engelhard, em virtude do decreto n. 16.741, de 31 de dezembro de 1924, para o serviço de navegação entre Belém a Soure e a Cachoeira, no rio Amazonas.

Quadro do pessoal e tempo de serviço, em 31 de dezembro de 1926

CARGOS	NOMES	TEMPO		
		Annos	Mezes	Dias
Inspector	Eng.º Affonso Vaz de Mello.....	4	—	20
Chefe Secção Exp. e Cont.	Eng.º Alcides Figueiredo de Medeiros	22	4	23
Chefe Sec. Fiscalisação...	Eng.º Jayme Lopes do Couto.....	23	5	5
Chefe Sec. Estatistica....	Eng. Luciano Lobato Koeler.....	15	—	—
Engenheiro ajudante......	Eng.º Honorio de Barros.........	16	5	10
Engenheiro ajudante......	Eng.º Mario da Silva Parijós.....	15	11	26
Official	Pericles Pinheiro (addido na Sec. do M. da Viação desde 6-1-912)			
Official	Jorge Teixeira de Souza.........	17	—	12
1º escripturario..........	Antonio Pimentel Brandão.......	12	1	8
1º escripturario..........	Renato Dias Braga.............	8	5	11
2º escripturario..........	Jayme de A. Alves Maia.........	6	10	24
2º escripturario..........	Ascanio H. Pereira de Abreu....	21	5	24
3º escripturario..........	Mario Silva.....................	15	7	28
3ª escripturaria..........	Augusta A. Rodrigues Pereira...	9	—	15
3º escripturario..........	Moacyr Sampaio................	6	10	24
Protocollista............	Guilherme Vianna Dias..........	4	1	15
Dactylographa...........	Evelina de Medeiros Muniz.....	4	10	23
Dactylographa...........	Esther Martins Costa...........	6	10	6
Dactylographa...........	Aurelina Moreira...............	6	8	23
Dactylographa...........	Olga Teixeira de Gouvêa.......	3	11	12

CARGOS	NOMES	TEMPO		
		Annos	Mezes	Dias
Fisc. reg. 1ª classe.......	Felippe Vasconcellos............	16	—	16
Fisc. reg. 1ª classe.......	Luiz de Azevedo Cunha.........	14	5	18
Fisc. reg. 1ª classe.......	Manoel Antonio Pires..........	14	1	26
Fisc. reg. 1ª classe.......	Guilherme Cunha...............	12	7	9
Fisc. reg. 2ª classe......	Gastão Hasslocher Mazeron.....	16	10	15
Fisc. reg. 2ª classe.......	João Evangelista P. e Mello.....	15	9	28
Fisc. reg. 2ª classe......	João Nepomuceno Hermes d'Araujo......................	15	9	17
Fisc. reg. 2ª classe.......	Antonio Parijós................	10	10	12
Fisc. reg. 2ª classe.......	Armando Canongia............	10	6	10
Ftsc. reg. 2ª classe.......	Hildebrando de Carvalho........	9	11	9
Fisc. reg. 3ª classe.......	Bazilio da Rocha Cabral.........	16	10	4
Fisc. reg. 3ª classe.......	João Pedro Pina................	15	11	6
Fisc. reg. 3ª classe.......	Felisberto Dayrell Junior........	2	11	1
Fiscal em commissão.....	Manoel Salustiano Bomfim......	4	5	14
Fiscal em Montevidéo....	Alfredo Bastos..................	32	8	22
Porteiro..................	Felippe Marcos da S. Endson....	14	7	8
Continuo	José Luiz dos Santos............	18	5	20
Servente..................	Antonio Nunes Cordeiro........	21	—	—
Sub-inspector addido da extincta Inspectoria Federal da Viação Maritima e Fluvial.........	Eng.º Julio D. Koeler...........	35	10	16

MOVIMENTO DE PAPEIS DA INSPECTORIA, PROPRIAMENTE DITO

Papeis recebidos

Avisos do Sr. Ministro da Viação	9	
Cartas	5	14

Officios das Directorias Geraes do Ministerio da Viação e Obras Publicas	54	
Officios circulares	11	
Papeletas	25	
Cartões	8	
Cartões	8	98
Officios dos engenheiros ajudantes	47	
" " fiscaes regionaes	737	
" " chefes de secção	37	
" das companhias e emprezas de navegação	228	
" " repartições federaes	31	
" " " estaduaes	3	
" de diversos	13	1.096
Memoranda das companhias e emprezas de navegação	367	367
Requerimentos das companhias e emprezas de navegação	56	
Requerimentos de diversos	9	65
Telegrammas das Directorias Geraes	10	
" " companhias e emprezas de navegação	76	
Telegrammas dos engenheiros ajudantes	11	
" " fiscaes regionaes	85	
" de diversos	82	264
Mappas estatisticos	2.199	
Boletins de visitas	2.786	
Attestados de subvenção	110	
Relatorios dos chefes de secção	3	
" " engenheiros ajudantes	1	
" " fiscaes regionaes	30	5.129
Total geral	—	7.033

Estes 7.033 papeis entrados fazem parte dos 1.659 avisos e officios, requerimentos, telegrammas, etc., accusados pelo protocollo de entrada.

Papeis expedidos

Officios ao Sr. Ministro	248
" aos engenheiros ajudantes	9
" " fiscaes regionaes	30

Officos ás companhias e empresas de navegação. .	91	
" " " estaduaes	1	
Officios ás repartições	138	
" a diversos.	13	530
Officios circulares.	3	
" " (exemplares)	42	
Cartas ao Sr. Ministro.	1	
" a diversos.	4	50
Telegrammas aos engenheiros ajudantes.	8	
" " fiscaes regionaes.	48	
" ás repartições federaes	103	
" a diversos	10	185
Attestados de subvenção (séde).	36	
" " " (fiscalização).	84	
Guias de quota de fiscalização (séde).	6	
" " " " " (fiscalização). . . .	84	216
Total geral.	—	981

MOVIMENTO PERTENCENTE Á SECÇÃO DE EXPEDIENTE E CONTABILIDADE

Papeis recebidos

Memoranda dos chefes de secção	24	
Officios dos engenheiros ajudantes	12	
" " fiscaes regionaes	120	156
Telegrammas dos engenheiros ajudantes.	4	
" " fiscaes regionaes	9	13
Total geral.	—	169

Papeis expedidos

Officios ao Sr. inspector	1	
" aos chefes de secção	3	
" " fiscaes regionaes	8	
" ás companhias e empresas de navegação .	5	17
Total geral.	—	17

Quadro demonstrativo das despezas globaes em 1926

CONSIGNAÇÃO	DOTAÇÃO	DESPEZA	SALDO
Pessoal fixo........................	243:960$000	243:556$742	403$258
Pessoal variavel..................	28:702$500	28:670$469	32$031
Material permanente...............	3:000$000	2:900$000	100$000
Material de consuma...............	31:000$000	30:871$200	128$800
Material, diversas despezas.........	26:700$000	26:312$125	387$875
	333:362$500	332:310$536	1:051$964
Pessoal (ouro)......................	2:400$000	2:400$000	—

Evidencia este quadro que, sobre uma verba votada em 333:362$500, houve uma despeza de 332:310$536, resultando um saldo de 1:051$964.

Pessoal fixo

Quadro demonstrativo da despeza em 1926

LOCAL	DOTAÇÃO	DESPEZA	SALDO
Séde Central.........................	177:360$000	176:956$742	403$258
Fiscalizações nos Estados...........	66:600$000	66:600$000	—
Total..................	243:960$000	243:556$742	403$258
Fiscal em Montevidéo (ouro)........	2:400$000	2:400$000	—

Estas despezas se referem aos vencimentos consignados na tabella em vigor.

Pessoal variavel

Quadro comparativo das despezas em 1926

CONSIGNAÇÃO	DOTAÇÃO	DESPEZA	SALDO
Pessoal da lancha	17:702$500	17:702$500	—
Ajuda de custo—Diarias	5:000$000	4:997$000	3$000
Differença de vencimentos por substituições regulamentares	6:000$000	5:970$969	29$031
Total	28:702$500	28:670$469	32$031

Material permanente — Dotação: 3:000$000.

A sub-consignação «Acquisição e conservação de mobiliario, machinas, apparelhos, utensilios, livros e revistas» apresenta o seguinte quadro:

NATUREZA	LOCAL	DESPEZAS		SALDO
		Parciaes	Totaes	
Revistas e jornaes	Séde Central	450$000		
Concertos de machinas de escrever e calcular	» »	650$000		
Acquisição de mobiliarios.	» »	1:800$000	2:000$000	100$000

Material de consumo

SUB-CONSIGNAÇÕES	DOTAÇÃO	DESPEZA	SALDO
Livros em branco, material de escriptorio, e expediente	20:000$000	19:878$030	121$970
Para o serviço da lancha	10:000$000	9:993$170	6$830
Despezas miudas e de prompto pagamento.	1:000$000	1:000$000	—
	31:000$000	30:871$200	128$800

Material — Diversas despezas

SUB-CONSIGNAÇÕES	DOTAÇÃO	DESPEZA	SALDO
Aluguel de casa	24:000$000	24:000$000	—
Serviço telephonico	1:200$000	1:072$600	127$400
Luz electrica	900$000	639$525	260$475
Transporte de pessoal em serviço	600$000	600$000	—
Total	26:700$000	26:312$125	387$972

SUBVENÇÕES ÁS COMPANHIAS E EMPREZAS DE NAVEGAÇÃO FISCALIZADAS

As companhias ou emprezas que gosaram de subvenção no anno de 1926 foram as seguintes:

1 — Serviço de Navegação dos Autazes.
2 — Companhia de Navegação a Vapor do Maranhão.
3 — Empreza Lloyd Maranhense.
4 — Empreza de Viação do S. Francisco.
5 — Empreza de Navegação Fluvial do S. Francisco.
6 — Empreza Fluvial Piauhyense.
7 — Serviço de Navegação Bahiana.
8 — Companhia Nacional de Navegação Costeira.
9 — Serviço de Navegação do Alto Tapajóz.
10 — Serviço de Navegação de Soure-Cachoeira.
11 — The Amazon River Steam Navigation Company (1911), Limited.

As quotas de subvenção para cada uma destas companhias ou emprezas de navegação, concedidas pelo Congresso Nacional e pagas de accôrdo com o serviço effectuado e os respectivos saldos, constam do seguinte:

Quadro demonstrativo das quotas de subvenção votadas e pagas e respectivos saldos em 1926

COMPANHIAS E EMPREZAS	DOTAÇÃO	DESPEZA	SALDO
Serviço de Navegação dos Autazes	48:000$000	48:000$000	—
Cia. Nav. a Vapor do Maranhão	320:000$000	266:642$080	53:357$920
Empreza Lloyd Maranhense	100:000$000	99:858$000	142$000
Emp. Nav. F. do Baixo S. Francisco	100:000$000	95:996$500	4:003$500
Empreza Viação do S. Francisco	300:000$000	195:360$000	104:640$000
Empreza Fluvial Piauhyense	75:000$000	62:752$425	12:247$575
Serviço de Navegação Bahiana	350:000$000	—	350:000$000
Comp. Nac. Navegação Costeira, Linha Rio Grande-Pará	2.880:000$000	2.533:980$000	346:019$200
Linha Porto Alegre-Recife	1.040:000$000	1.040:000$000	—
Serviço de Nav. Alto Tapajoz	36:000$000	36:000$000	—
Serviço de Nav. da Amazonia	2.346:000$000		
The Amazon River Steam Nav. Co. (1911), Limited		2.309:597$147	
Serviço de Navegação Belém-Soure-Cachoeira		26:538$458	9:864$395
	7.595:000$000	6.714:725$410	880:274$590

OCCORRENCIAS PRINCIPAES

Algumas das occorrencias principaes que se verificaram durante o decurso do anno de 1926 já foram mencionadas anteriormente.

Os quadros que se seguem não podem de modo algum conter todas as occorrencias que se deram no lapso do tempo considerado e apenas consignam as mais importantes.

Ahi estão relacionados os factos motivados por papeis recebidos e papeis expedidos, durante o anno de 1926.

Nos papeis recebidos attenderemos á sua origem; assim, pois, estão em primeiro logar os avisos, telegrammas, circulares, e avisos-

circulares do Sr. Ministro da Viação e Obras Publicas; em seguida se encontram os officios das Directorias Geraes do Ministerio da Viação e Obras Publicas, companhias fiscalizadas e outras procedencias.

Nos papeis expedidos, obedecemos, pouco mais ou menos, á identico criterio.

Assim, pois, temos:

Papeis entrados em 1926 do Ministerio da Viação e Obras Publicas

NUMEROS	DATA	ASSUMPTO
		Avisos
18/G	12-3	Autorisa proseguimento do serviço de navegação da Empreza Navegação Fluvial do Baixo S. Francisco, assim como a incorporação do vapor «Penedo», á frota da mesma.
213//G	17-4	Pede providencias no sentido de facilitar o raid Estados Unidos-Buenos Ayres.
37/G	20-5	Autoriza proseguimento do serviço de nevegação do Alto Parnahyba.
388/G	13-7	Antoriza a designação de um funccionario da Inspectoria afim de represental-a numa reunião sobre o trafego mutuo na região do S. Francisco.
1/G	10-9	Recommenda que se preste todo auxilio a officiaes norte-americanos, incumbidos da organização de um vôo na America do Sul.
474/G	11-9	Recommenda auxiliar no que for possivel o aviador Guilherme Mertens.
484/G	14-9	Pede providencias que facilitem o raid aereo do commandante De Pinedo.
650/G	22-11	Communica continuar o Sr. Perciles Dolbeth Pinheiro como auxiliar de seu gabinete.
		Circulares
746/G	15-12	Recommenda rigorosa observancia na applicação dos creditos orçamentarios.
		Telegramma
S/N	28-5	Pede enviar relação dos creditos extraordinarios de que necessita esta Inspectoria.

Recebidos das directorias geraes e do Gabinete do Sr. Ministro da Viação e Obras Publicas

OFFICIOS

Notação symbolica

Directoria Geral de Centabilidade — D. G. C.
Directoria Geral de Expediente — D. G. E.
Gabinete do Sr. Ministro — G. M.

Numeros	Data	Assumpto
Circ. 1 D. G. C.	8—1	Pede relação dos funccionarios que podem fazer uso do telegrapho.
Circ. 3 D. G. C.	2—2	Pede remessa de elementos necessarios á elaboração da proposta orçamentaria para o exercicio de 1927.
11 D. G. C.	6—2	Dispensa a Empreza Hoepcke de realizar as viagens contractuaes de fevereiro e março do corrente anno.
Circ. 5 D. G. C.	13—2	Pede enviar-lhe todas as contas do exercicio de 1925 que ainda estiverem nesta repartição.
53 G. M.	26—2	Pede informações sobre escalas de vapores em Uricuritiba.
29-F D. G. C.	27—2	Capeia requerimento de Felippe M. da Silva Endson sobre pagamento do augmento provisorio.
303 D. G. G.	27—2	Approva minuta de contracto a ser celebrado para fornecimento de material para a lancha.
304 D. G. C.	27—2	Approva minuta de contracto a ser celebrado para fornecimento de material de expediente.
P. 1468 D. G. E.	10—3	Capeia officio da Directoria Geral dos Correios sobre recusa de um commandante da Empreza Viação de S. Francisco em conduzir malas postaes.
17 D. G. E.	16—3	Dispensa o Governo do Estado do Maranhão da realização de viagens contractuaes de fevereiro e março.
Circ. 1 D. G. C.	22—3	Envia tabella de preços de passagens organizada pelo Lloyd Brasileiro.
Circ. 7 D. G. C.	30—3	Pede relação dos proprios nacionaes a cargo desta Inspectoria.
P. 831 D. G. E.	7—4	Capeia officio do Ministerio da Justiça sobre expurgo de navios.
Circ. 4 D. G. E.	12—4	Recommenda remessa de photographias de funccionarios desta repartição appostas aos passes requisitados.
503 D. G. C.	12—4	Autoriza mandar reparar as machinas «Burroughs».
1 D. G. E.	13—4	Remette exemplares do Regulamento dos Serviços de Navegação Aerea.
P. 864 D. G. E.	12—4	Capeia aviso do Ministerio da Agricultura sobre tabellas de fretes.
Cartão 56	15—4	Capeia aviso do Ministerio do Exterior remettendo documentos relativos á Conferencia Internacional de Direito Maritimo.
Cartão 57	17—4	Capeia aviso do Ministerio da Marinha sobre infracção da Amazon River.
2 D. G. E.	24—4	Torna sèm effeito a ordem relativa a expurgo de navios.
28 D. G. C.	24—4	Proroga o praso concedido á Empreza Hoepke para realização de viagens contractuaes.
29 D. G. C.	26—4	Devolve approvados os planos do vapor «Penedo».

Numeros	Data	Assumpto
Circ. 9 D. G. C.	4—5	Faz recommendações a respeito do restabelecimento de consignações em folhas de pagamento.
30 D. G. C.	10—5	Autoriza substituir o *Itanema* pelo *Itapema*.
11 D. G. C.	12—5	Considera motivo de força maior o impedimento da realização de viagens de março e abril, pelo Governo do Maranhão.
P. 20/L D. G. E.	28—5	Capeia requerimento de Leoncio do Amaral sobre navegação aerea.
35 D. G. C.	29—5	Envia a informar o papel n. 443/26, sobre processo que move contra a União a Sociedade Pereira Carneiro & Comp., Limitada.
38 D. G. C.	4—6	Remette reclamação dos agricultores de Januaria contra a elevação das tarifas.
Circ. 5 D. G. E.	8—6	Envia copia de uma portaria do Ministerio da Agricultura prohibindo o livre transito das partes vivas da canna de assucar, quando não vierem acompanhadas de attestado sanitario.
41 D. G. C.	15—6	Proroga até 30 de junho o praso para a suspensão de viagens do vapor *Anna* da Empreza Hoepcke.
P. 58—R D. G. E.	1—6	Capeia requerimento do aviador Reinhold Wiesner pedindo revalidação de carteira.
42 D. G. C.	15—6	Dispensa de realização de viagens o Governo do Estado do Maranhão.
3 D. G. E.	25—6	Pede providencias no sentido de ser concedido transporte gratuito para as aves e productos destinados á 13ª Exposição de Aves e productos Avicolas.
50 D. G. C.	2—7	Concede dispensa de realização de viagens contractuaes á Empreza Hoepcke.
S/N G. N.	10.7	Pede informações sobre as tabellas de fretes e passagens actualmente em vigor no rio S. Francisco.
51 D. G. C.	13—7	Dispensa de viagens contractuaes o vapor *Anna*, da Empreza Hoepcke.
53 D. G. C.	28—7	Autoriza a substituição do batelão *Engeitado* pelo *Amatary*, na linha de navegação do Autazes.
P. 1769 D. G. E.	2—8	Capeia aviso do Ministerio da Guerra communicando a substituição do 1º tenente Ivan C. Ferreira pelo tenente Henrique D. Fontenelle.
Circ. 7 D. G. E.	4—8	Pede informar a que horas se inicia e se encerra o expediente desta Inspectoria.
P. 6068 D. G. C.	16—8	Encaminha aviso do Ministerio da Fazenda sobre concessão de passagens gratuitas a funccionarios quando em serviço.
368 D. G. C.	27—8	Autoriza limpeza e reparos de machinas «Royal».
64 D. G. C.	2—9	Defere pedido do Governo do Estado do Maranhão solicitando dispensa de viagens contractuaes.
P. 2133 D. G. E.	27—9	Capeia aviso do Ministerio do Exterior pedindo uma relação dos campos de aterrissagem existentes no Brasil.
393 D. G. E.	27—9	Consulta sobre a concessão de isenção de direitos aduaneiros.
P. 2354 D. G. E.	28—9	Pede informações sobre recusa de transportar malas postaes.
4 D. G. E.	5—10	Recommenda faciiltar a viagem de circumnavegação aerea por quatro officiaes portuguezes.

Numeros	Data	Assumpto
1584 D. G. E.	9—10	Pede informações sobre a fiscalização do emprego do material importado com isenção de direitos.
415 D. G. E.	21-10	Solicita relação dos funccionarios aptos a servirem no Jury.
Circ. 12 D. G. E.	21-10	Recommenda providencias relativas á incorporação do augmento provisorio.
5 D. G. E.	22-10	Recommenda auxiliar o raid aereo a ser realizado por aviadores peruanos.
S/N D. G. E.	29-10	Recommenda que os funccionarios que tenham de submetter-se á inspecção de saude só o façam acompanhados de suas carteiras de identidade ou titulos de eleitor.
P. 2708 D. G. E.	4—11	Capeia aviso do Ministerio do Exterior sobre provavel estabelecimento de uma nova linha de navegação para o Brasil.
D. 2673 D. G. E.	5—11	Encaminha um pedido de informações, sobre assumptos attinentes á navegação, da Embaixada do Brasil nos Estados Unidos.
S/N G. M.	28-11	Pede informar uma emenda do Senado Federal sobre serviço de navegação no Baixo S. Francisco.
P. 3191 D. G. E.	7—12	Pede informar officio relativo ao transporte de malas postaes.
97 D. G. E.	14-12	Envia processos relativos ao material fluctuante da Companhia Minas e Viação de Matto Grosso.
514 D. G. E.	15-12	Communica recusa em ser attendido um pedido de isenção de direitos para um navio cargueiro da Empreza Viação de S. Francisco.
8 D. G. E.	14-12	Envia para ser novamente informado o requerimento do aviador Reinhold Wiesner.
P. 3242 D. G. E.	15-12	Envia processo sobre o estabelecimento de uma linha de navegação aerea, do Rio de Janeiro a S. Francisco da California.
7 D. G. E.	16-12	Communica publicação de instrucções relativas a exames cartas, licenças e matriculas de aeronautas, regulamento de luzes e signaes e regras de circulação aerea.
P. 12630 D. G. E.	18-12	Pede informar processo enviado pela Camara dos Deputados, referente a premios pretendidos por Vicente Ganeco & Cia.
C. s/n G. S.	20-12	Envia a informar folheto sobre uma linha de navegação aerea.
s/n G. S.	21-12	Pede remetter relação do pessoal titulado desta Inspectoria.
101 D. G. C.	23-12	Remette processos sobre um requerimento do Sr. Geraldo Rocha pedindo autorização para compra de um navio.
		TELEGRAMMAS
s/n D. G. E.	10-11	Communica autorização concedida ao avião em que viaja o Chanceller Luther de fazer escalas em portos brasileiros.
s/n D. G. E.	25-11	Pede informar emendas apresentadas ou necessarias ao orçamento da Viação.

Papeis expedidos

NUMEROS	DATAS	ASSUMPTO
		Officios
10	8-1	Ao Sr. Ministro — Encaminhando requerimento da Empreza Hoepcke, pedindo dispensa de viagens contractuaes.
21	13-1	Ao fiscal regional em Manáos — Communica approvação á tabella de distancia do rio Autazes.
22	13-1	Ao Sr. Mendes Peixoto — Communica approvação á tabella de distancias do rio Autazes.
23	14-1	Ao Sr. Ministro — Presta informações sobre a concessão de isenção de direitos aduaneiros á Companhia Nacional de Navegação Costeira.
27	15-1	Ao Sr. Ministro — Envia relação dos funccionarios que podem fazer uso do telegrapho official em 1926.
36	25-1	Ao Sr. Ministro — Remette demonstração das despezas de prompto pagamento.
37	25-1	Ao fiscal regional em S. Luiz — Chama a attenção para o excesso de passageiros sem commodos.
38	25-1	Ao fiscal regional em Fortaleza — Chama a attenção para o excesso de passageiros sem commodos.
40	25-1	Ao Sr. Ministro — Devolve, informado, um telegramma sobre requisições de embarcações do Lloyd Maranhense.
41	2-2	Ao Sr. Ministro — Submette á approvação a minuta do contracto a ser celebrado para o fornecimento do material para a lancha.
49	8-2	Ao Sr. Ministro — Encaminha requerimento da Emp. F. do Baixo S. Francisco solicitando autorização para continuar a fazer o serviço de navegação.
42 A	8-2	Ao Sr. Ministro — Submette a approvação a minuta do contracto a ser celebrado para o fornecimento de material de expediente.
50	9-2	A' Companhia Industria e Viação de Pirapora — Pede providencias no sentido de ser feita a entrega do casco da lancha «Bueno Brandão» á Navegação Mineira do Rio S. Francisco.
53	10-2	Ao Sr. Ministro — Pede adeantamento de 250$ para as despezas miudas e de prompto pagamento.
63	10-2	Ao Sr. Ministro — Encaminhando requerimento da Empreza Fluvial do Baixo S. Francisco, pedindo incorporação á sua frota do vapor *Penedo*.
72	19-2	Ao fiscal regional em Pirapora — Advertindo por irregularidades na expedição de attestados de subvenção da Navegação Mineira do rio S. Francisco.
76	25-2	Ao Sr. Ministro — Informa requerimento do Governo do Estado do Maranhão pedindo dispensa de viagens contractuaes.
89	8-3	Ao Sr. Ministro — Informa um pedido do Superintendente do Serviço do Algodão.
90	9-3	Ao fiscal regional em Fortaleza — Indeferindo pedido de remoção para o porto de Belém.
91	9-3	Ao Sr. Ministro — Envia elementos para a Mensagem Presidencial.
106	24-3	Ao Sr. Ministro — Communica incendio e naufragio do *Paes de Carvalho*, da Amazon River.
110	27-3	Ao Sr. Ministro — Pede distribuição de credito para o pagamento de subvenção a empresas de navegação.

NUMEROS	DATA	ASSUMPTO
112	29-3	Ao fiscal regional em Manáos — Pede informações sobre embaraços creados pela Amazon River no embarque do material da Inspectoria Agricola do 1º Districto.
120	29-3	Ao Sr. Ministro — Devolve informado um processo sobre transporte de malas postaes.
128	30-3	Ao Sr. Ministro — Pede permissão para mandar concertar machinas.
132	31-3	Ao Sr. Ministro — Communica naufragio do vapor «Antonio Olyntho», da Empresa Viação de S. Francisco.
134	3-4	Ao Sr. Ministro — Envia copias do contracto para fornecimento de material de expediente.
136	3-4	Ao Sr. Ministro — Remette copia do contracto celebrado para o fornecimento de material para a lancha.
142	6-4	Ao Sr. Ministro — Envia pedido da Empreza Hoepcke de prorogação do praso de dispensa de viagens contractuaes.
145	12-4	Ao Sr. Ministro — Envia, informado, processo sobre as qualidades dos cabos de manilha de producção nacional.
148	12-4	Ao Sr. Ministro — Informa aviso sobre expurgo de vapores em Belém e Manáos.
163	22-4	Ao Sr. Ministro — Encaminha petição da Empreza Fluvial Piauhyense solicitando autorização para continuar a fazer o serviço de navegação.
179	28-4	A's Companhias e Empresas de Navegação, Chefes da Secção, Engenheiro Ajudante e Fiscaes regionaes — Communica que a inspectoria não impedirá o reboque de embarcações, quando destinadas ao transporte de inflammaveis.
183	30-4	Ao Sr. Ministro — Informa telegramma sobre a entrada dos vapores da Companhia Costeira no porto de Florianopolis.
186	30-4	Ao Sr. Ministro — Communica imposição de multas.
188	30-4	A' Companhia Nacional Navegação Costeira — Communica imposição de multas á Companhia e ao commandante do vapor «Itapuca».
189	30-4	Ao Sr. Ministro — Informa um pedido de Antonio Mendes Peixoto de substituição do batelão «Engeitado» pelo «Amatary».
204	8-5	Ao Lloyd Brasileiro — Accusa falta de mappas.
205	8-5	Ao Sr. Ministro — Remette um requerimento do Governo do Maranhão pedindo dispensa de viagem contractual.
212	17-5	A' União Mercantil Brasileira — Responde consulta sobre regalias de paquetes.
214	18-5	A' Delegacia Geral do Imposto sobre a Renda — Envia uma relação dominal dos funccionarios da repartição.
216	20-5	Ao chefe da Casa Militar da 2ª Expedição do Norte da Republica — Informa sobre requisições de vapores da Empresa Lloyd Maranhense.
225	27-5	A' Companhia Costeira — Pede remessa diaria de relações de material empregado.
226	27-5	Ao Sr. Ministro — Informa reclamação do Governo de Minas Geraes sobre expedição de attestados de subvenções do serviço de navegação do rio S. Francisco.
231	31-5	Ao Sr. Ministro — Envia demonstração de despezas de prompto pagamento.
240	4-6	Ao Sr. Ministro — Remette um requerimento da Empresa Hoepcke solicitando dispensa de viagem contractual.
262	21-6	Ao Sr. Ministro — Euvia petição da Empresa Hoepcke solicitando dispensa de viagens contractuaes.
263	21-6	Ao Sr. Ministro — Communica imposição de multa ao Sr. Alberto Engelhard.

NUMEROS	DATA	ASSUMPTO
264	21-8	Ao engenheiro ajudante em Belém — Communica imposição de multa ao Dr. Alberto Engelhard.
265	21-6	Ao Sr. Alberto Engellard — Comuunica imposição da multa.
266	21-6	Ao Sr. Ministro — Submette á approvação uma tabella de passagens proposta pela Empresa Hoepke.
267	21-6	Ao Sr. Mnistro — Devolve, informado, um processo sobre aggravação da tarifa do algodão.
268	26-6	Ao Sr. Ministro — Envia tabella de fretes e passagens para o serviço de navegação do rio S. Francisco.
272	21-6	Ao Sr. Ministro —Remette requerimento da Empreza Hospcke pedindo dispensa de viagens contractuaes.
279	30-6	A's Companhias de Navegação — Recommenda o transporte gratuito para aves e productos que se destinam á 13ª Exposição de aves e Productos Avicolas.
293	6-7	Ao Sr. Ministro — Communica irregularidades da Cmpanhia Costeira no emprego de material isento de direitos.
296	10-7	Ao Sr. Ministro — Envia pedido de licença do fiscal regional Luiz de Azevedo Cunha.
300	19-7	Ao Sr. Ministro — Informa o pedido de isenção de direitos para um vapor cargueiro da Empresa Viação do S. Francisco.
310	22-7	Ao Sr. Ministro — Comunica designação do engenheiro Jayme Couto, para representar esta Inspectoria junto á Contadoria Central Ferroviaria.
313	23-7	Ao Sr. Ministro — Remette informação sobre tabellas de fretes do rio S. Francisco.
315	24-7	Ao Engenheiro Ajudante em Belém — Recommenda fiscalizar o acondicionamento de inflammaveis a bordo de navios de passageiros.
316	24-7	Ao fiscal regional em Manáos — Recommenda fiscalizar o acondicionamento de inflammaveis a bordo de navios de passageiros.
317	26-7	A' Amazom River — Chama a attenção para o acondicionamento de inflammaveis a bordo de navios de passageiros.
318	26-7	A' Directoria da Receita do Ministerio da Fazenda — Responde consulta relativa ao incendio e naufragio do *Paes de Carvalho*.
320	26-7	A' Empreza Viação do S. Francisco — Chama a attenção para o cumprimento da obrigação contractual de substituir tres de seus vapores.
325	2-8	Ao Sr. Antonio Mendes Peixoto — Communica a autorização para substituição bo batelão *Engeitado* pelo *Amatary*.
337	6-8	Ao Sr. Ministro — Communica apresentação do 1º tenente Henrique Dyott Fontenelle.
343	9-8	Ao Sr. Ministro — Solicita autorização para a compra de um armario.
344	9-8	Ao Sr. ministro — Pede autorizar limpeza e concerto em tres machinas de escrever.
346	11-8	Ao Sr. ministro — Transmitte alvitre de uma fiscalização permanente na ilha do Vianna.
355	18-8	Ao Engenheiro Ajudante em Belém — Responde officio sobre falhas e irregularidades da Amazon River.
362	30-8	Ao Sr. Ministro — Informa sobre concessão de passagens gratuitas a funccionarios quando em serviço.
375	10-9	A' Inspectoria dos Portos e Costas — Consulta si os vapores do Lloyd Brasileiro gozam de regalias de paqnete.

NUMEROS	DATA	ASSUMPTO
389	18-9	Ao Sr. Ministro — Envia requerimento do Sr. Alberto Engelhard pedindo rescisão de contracto.
391	21-9	A' Companhia de Navegação a Vapor do Maranhão — Chama a attenção para irregularidades verificadas.
403	30-9	Ao Sr. Ministro — Envia, informada, a tabella de fretes e passagens apresentada pelo Sr. José Fernandes Antunes, para a navegação do rio Autazes.
407	6-10	A' Empreza de Viação S. Francisco — Chama a attenção para uma incorrecção do commandante do vapor *Alves Linhares*.
408	6-10	Ao Sr. Ministro — Informa processo sobre recusa de transporte de malas postaes.
410	7-10	Ao Sr. Ministro — Envia demonstração das despezas de prompto pagamento.
415	9-10	Ao Sr. Ministro — Informa sobre a concessão de isenção de direitos ás companhias fiscalizadas.
420	16-10	Ao Sr. Ministro — Envia resenha dos serviços prestados no quadriennio expirante.
431	25-10	Ao Tribunal do Jury — Envia relação dos funccionarios aptos a servirem no Jury.
434	26-10	A' Companhia de Viação São Paulo-Matto Grosso — Convida a entrar com as quotas de fiscalização em atrazo.
435	26-10	Ao Sr. Ministro — Responde officio sobre a creação de uma fiscalização permanente na ilha do Vianna.
437	27-10	A' Empreza de Viação do S. Francisco — Pede a remessa das plantas do *Barão de Cotegipe* para a devida approvação.
439	28-10	Ao Sr. Ministro — Responde quesitos sobre aviação commercial.
445	3-11	Ao Sr. Ministro — Pede adeantamento para as despezas de prompto pagamento.
458	12-11	Ao fiscal regional em Joazeiro — Communica imposição de multa á Empreza de Viação do S. Francisco.
460	12-11	Ao Sr. Ministro — Communica imposição de multa á Empreza de Viação do S. Francisco.
466	18-11	A' Commissão de Avaliação de Requisições Militares — Responde consulta sobre preços de passagens.
473	26-11	Ao Sr. Ministro — Informa emenda do Senado Federal sobre o serviço de navegação do Baixo S. Francisco.
483	1-12	Ao Sr. Ministro — Envia demonstração das despezas feitas por conta de um adeantamento.
484	8-12	Ao Sr. Ministro — Informa que esta repartição não possue nenhum automovel ou auto-caminhão.
492	8-12	Ao Sr. Ministro — Informa sobre o transporte gratuito de correspondencia postal.
493	8-12	Ao Sr. Ministro — Informa requerimento sobre a acquisição de mais uma embarcação para o serviço de navegação contractado com o governo da Bahia.
494	8-12	Ao fiscal regional em Joazeiro — Pede esclarecimentos sobre navios occupados pelo Ministerio da Guerra e incluidos nos attestados de subvenção.
495	8-12	Ao Sr. Ministro — Informa sobre transporte de malas de correio em embarcações que não têm contracto com o Governo.
500	10-12	Ao Sr. Ministro — Informa sobre a subvenção a que tem direito a Amazon River.
502	11-12	A' Commissão de Avaliação de Requisições Militares — Presta diversas informações solicitadas.
504	15-12	Ao Sr. Ministro — Informa reclamação da Directoria Geral dos Correios sobre transporte de malas postaes.

NUMEROS	DATA	ASSUMPTO
510	21-12	Ao Sr. Ministro — Envia informações para a defesa dos interesses da União contra a acção que lhe é proposta pela Companhia del Gast Dique Secco de Montevidéo.
511	24-12	Ao Sr. Ministro — Informa pedido de Vicente dos Santos Caneco & Comp. sobre construcção de estaleiros.
512	24-12	Ao Sr. Ministro — Restitue, informado, um requerimento dà Companhia Latecoère, referente a navegação aerea.
513	24-12	Ao Sr. Ministro — Informa um pedido da Condor Syndicat para installação de linhas de navegação aerea.
514	28-12	Ao Sr. Ministro — Envia relação do pessoal desta Inspectoria.
516	28-12	Ao Sr. Ministro — Informa memorial da Sociedade Pereira Carneiro Limitada, pleiteando favores de que gozava o Lloyd Brasileiro, Patrimonio Nacional.
523	30-12	Ao Sr. Ministro — Submette á approvação a minuta do edital de concorrencia para fornecimentos de material de expediente.

Recebidos da secção de fiscalização

NUMEROS	DATA	ASSUMPTO
		Officios e telegrammas
47	19-12	Engenheiro ajudante em Belém — Encaminha requerimento da Amazon River pedindo modificação no horario.
30	11-2	Chefe da Secção de Fiscalização — Presta informações sobre a construcção de dous vapores para a navegação mineira do rio S. Francisco.
38	8-3	Chefe da Secção de Fiscalização — Solicitando providencias no sentido da abertura do credito necessario ao pagamento de subvenções ao Governo de Minas.
19	31-3	Engenheiro ajudante em Belém — Communica o naufragio do «Paes de Carvalho».
96	1-6	Chefe da Secção de Fiscalização — Communica o emprego irregular de material isento de direitos, da Companhia Nacional de Navegação Costeira.
T.4	3-8	Fiscal regional em Joazeiro — Communica a entrega ao trafego do vapor *Barão de Cotegipe*.
44	7-8	Engenheiro ajudante em Belém — Encaminha pedido de rescisão de contracto para o serviço de navegação Soure-Cachoeira.
45.	14-8	Engenheiro ajudante em Belém — Envia tabellas de fretes e horarios de vapores da linha do Alto Tapajóz.
s/n	10-10	Fiscal no Rio da Prata — Informa sobre a regulamentação da navegação aerea na Argentina.
176	19-11	Chefe da Secção de Fiscalização — Propõe multar a Empreza de Viação do S. Francisco.
179	19-11	Chefe da Secção de Fiscalização — Informa sobre a expedição de attestados da Empreza de Viação do S. Francisco.
T.7	1-12	Fiscal Regional em Joazeiro — Communica entrega ao trafego do *Severino Vieira*.
S/n	8-12	Fiscal no Rio da Prata — Envia publicação do Governo Argentino para fomento da aviação civil.
60	14-12	Fiscal regional em Pirapora — Informa sobre um excesso de passageiros sem commodos no *Antonio Muniz*.

Recebidos das diversas companhias fiscalizadas

NUMEROS	DATA	ASSUMPTO
S/n	19-1	Companhia Nacional de Navegação Costeira — Remette Cópia de um protesto lavrado a bordo do *Itaituba*.
S/n	3-2	Companhia Viação S. Paulo-Matto Grosso — Envia balancete annual de 1925.
18	3-2	Companhia de Navegação Mineira no Rio S. Francisco — Pede entrega do casco da lancha *Bueno Brandão*.
29	8-2	Empreza Fluvial Piauhyense — Pede continuar a prestar serviço de navegação, a titulo precario.
T.	24-2	Amazon River — Communica naufragio de *Paes de Carvalho*.
S/n	24-3	Companhia Commercio e Navegação — Remette cópia do balanço do exercicio de 1925.
58/S	9-7	Companhia Nacional de Navegação Costeira — Alvitra uma fiscalização permanente na ilha do Vianna.
Req.	11-8	Empreza Lloyd Maranhense — Consulta sobre a possibilidade de fazer uso de embarcações de outras emprezas.
S/n	20-8	Empreza de Viação do S. Francisco — Communica melhoramentos na sua frota e acquisição de novos vapores.
Req.	19-11	S. A. Industria e Viação do S. Francisco — Pede autorização ao Sr. Ministro para compra de um vapor.
S/n	24-11	Companhia Nacional de Navegação Costeira — Communica abalroamento soffrido pelo vapor *Itaituba*.
Req.	29-11	Sociedade Anonyma Lloyd Nacional — Pede autorizar varias alterações nas suas escalas.

Rio de Janeiro — Imprensa Nacional — 1930